



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 99]  
No. 99]

नई दिल्ली, मंगलवार, अप्रैल 24, 2012/वैशाख 4, 1934  
NEW DELHI, TUESDAY, APRIL 24, 2012/VAISAKHA 4, 1934

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 16 अप्रैल, 2012

सं. टीएमपी/41/2011-आईसीटीपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, यह प्राधिकरण इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड से उसके दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/41/2011-आईसीटीपीएल

इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

आवेदक

आदेश

(अप्रैल, 2012 के 9वें दिन पारित)

यह मामला, इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईसीटीपीएल) से मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) में बालाहू पियर स्टेशन (बीपीएस) कंटेनर टर्मिनल पर अपने परिचालनों के दरमान के सामान्य संशोधन हेतु प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. आईसीटीपीएल का मौजूदा दरमान आदेश सं. टीएएमपी/9/2009—आईसीटीपीएल दिनांक 30 दिसंबर 2009 द्वारा अनुमोदित किया गया था जिसकी वैधता 31 मार्च 2012 तक है। प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में अनुसारित मौजूदा दृष्टिकोण/पद्धति के कुछ क्षेत्रों को स्पष्ट करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा परित आदेश सं. टीएएमपी/23/2003—डब्ल्यूएस दिनांक 30 सितंबर 2008 के पैरा 5 (i) (क) के अनुसार, महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों को उस वित्तीय वर्ष के 30 जून 2011 तक अपने प्रस्ताव दाखिल करने चाहिए जिसमें प्रशुल्क संशोधन होना अपेक्षित होता है और पिछले वित्तीय वर्ष तक के वार्ताविक आंकड़े भेजे जाने चाहिए। चूंकि आईसीटीपीएल के मामले में दरमान का संशोधन वर्ष 2011–12 में देय था और इस संबंध में आईसीटीपीएल से 30 जून 2011 तक कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ था, इसलिए पत्र सं. टीएएमपी/30/2005—विविध दिनांक 15 जुलाई 2011 द्वारा आईसीटीपीएल को सलाह दी गई थी कि प्रशुल्क के निर्धारण/संशोधन के लिए निर्धारित प्रारूप में अपने प्रस्ताव तत्काल दाखिल किया जाए।

3.1. आईसीटीपीएल ने केवल कंटेनरों पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क के संशोधन के लिए एक प्रस्ताव 3 अगस्त 2011 को प्रस्तुत किया था। आईसीटीपीएल द्वारा दाखिल उपर्युक्त प्रस्ताव में अगले तीन वर्षों के पूर्वानुमान और प्रस्तावित दरमान शामिल नहीं थे। अतः हमने आईसीटीपीएल को उसके मौजूदा प्रशुल्क की समीक्षा के लिए तीन वर्षों के पूर्वानुमानों के साथ बहुत प्रस्ताव दाखिल करने के लिए 12 अगस्त 2012 को सलाह दी थी।

3.2. प्रत्युत्तर में, आईसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 19 अगस्त 2011 द्वारा वर्तमान दरों में 25 प्रतिशत की वृद्धि की मांग करते हुए एक नया प्रस्ताव दाखिल किया था। आईसीटीपीएल द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव दिनांक 19 अगस्त 2011 निम्नलिखित कारणों से अधूरा पाया गया था:-

- (i). इस प्रस्ताव के साथ लागत विवरण प्रारूपों के फार्म 6 से 8 नहीं थे।
- (ii). प्रताव प्रशुल्क वृद्धि की वार्षिक राजस्व विवेकाण्ड फार्म-1 में नहीं दी गई थी।
- (iii). निजी टर्मिनलों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित लागत विवरण प्रारूप परिचालक से अपेक्षा करते हैं कि मौजूदा प्रशुल्क एवं प्रस्तावित प्रशुल्क दोनों के भविष्य अवधि के आय तथा व्यय अनुमान भेजे जाएं। आईसीटीपीएल ने वर्ष 2011–12 और 2012–13 के अनुमानों का केवल एक सेट भेजा है और यह उल्लेख नहीं किया है कि क्या ऐसे अनुमान प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर हैं अथवा प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर हैं। अतः आईसीटीपीएल द्वारा मांग की गई प्रशुल्क वृद्धि लागत विवरण में प्रदर्शित घाटा स्थिति से नहीं जोड़ी जा सकी थी।

3.3. अतः आईसीटीपीएल से एक बार दोबारा अनुरोध किया गया था कि मौजूदा प्रशुल्क एवं प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर भविष्य अवधि के लिए अनुमानों के साथ सभी मामलों में अपना पूर्ण प्रस्ताव दाखिल करें।

3.4. आईसीटीपीएल ने सितंबर 2011 में, बीपीएस परिचालनों के लिए अपने दरमान के संशोधन के लिए, प्रशुल्क के मौजूदा एवं प्रस्तावित स्तर पर अनुमानों के साथ राशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था। आईसीटीपीएल का संशोधित प्रस्ताव प्रशुल्क मामले के रूप में पजीकृत किया गया था।

4. आईसीटीपीएल द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i). आईसीटीपीएल में मौजूदा प्रशुल्क 31 मार्च 2012 तक वैध है। तथापि, आईसीटीपीएल ने यह कहते हुए संशोधन की अनुसूचित तारीख से छह महीने पहले 1 अक्टूबर 2011 से संशोधन की मांग की थी कि निवेश पर प्रतिलाभ में बहुत ज्यादा कमी है।
- (ii). इस प्रस्ताव में इस आधार पर केवल वर्ष 2012–13 के अनुमान शामिल किए गए थे कि एमबीपीटी के साथ किए गए लाइसेंस करार (एलए) के अनुसार बीपीएस परिचालन 2 दिसंबर 2012 से समाप्त होंगे। इसने बताया है कि वर्तमान प्रशुल्क प्रस्ताव केवल बीपीएस परिचालनों के लिए है और इसलिए मार्च 2013 से आगे कोई अनुमान परिकल्पित नहीं किया गया है।

(iii). न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात (एमजीटी) के साथ आईसीटीपीएल के वर्षवार वार्स्टिक तथा अनुमानित यातायात नीचे तालिकाबद्द किए गए हैं:-

वर्ष	यातायात टीईयू में	एमजीटी टीईयू में
2009-10 (वार्स्टिक)	39002	138610
2010-11 (वार्स्टिक)	51593	150000
2011-12 (अनुमान)	54240	150000
2012-13 (अनुमान)	58238	150000

(iv). टर्मिनल की मूल्यांकित क्षमता सभी वर्षों के लिए 80,000 टीईयू बताई गई है।  
(v). आईसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए टर्मिनल की परिचालन लागत प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर क्रमशः रु 900.99 लाख और रु 946.04 लाख का अनुमान लगाया गया है।  
(vi). व्ययों की विभिन्न मर्दों के लिए वृद्धि की भिन्न-भिन्न प्रतिशतों को अंगीकृत करते हुए वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए परिचालन व्ययों का अनुमान लगाया गया है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए कुल प्रत्यक्ष परिचालन लागत में आईसीटीपीएल द्वारा सुविचारित वृद्धि तत्संबंधी पिछले वर्षों के वार्स्टिक/अनुमानों से क्रमशः 27 प्रतिशत और 8 प्रतिशत स्तर पर है।  
(vii). इसने वर्ष 2011-12 में सकल प्रखंड में रु 173.30 लाख के संवर्धनों का प्रस्ताव किया है। तथापि, इसने सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित शर्तों के ब्योरे नहीं भेजे हैं।  
(viii). आईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित समेकित आय तथा लागत विवरण में यथा निर्दिष्ट प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए अनुमानित वित्तीय/लागत रिस्ट्रिक्शन की गई है:-

क्र.सं.	विवरण	अनुमान	
		2011-12	2012-13
1.	यातायात (टीईयू में)	54,240	58,238
2.	परिचालन आय (रु 10 लाखों में)	900.99	946.04
3.	निवल अधिष्ठोष/(घाटा) प्रतिलाम के बाद (रु 10 लाखों में)	(479.81)	(519.56)
4.	निवल घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-53%	-55%
5.	औसत निवल घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-54%	

(ix). आईसीटीपीएल ने भंडारण प्रभारों सहित मौजूदा प्रशुल्क में 25 प्रतिशत की सीधी वृद्धि की मांग की है।  
(x). आईसीटीपीएल ने सभी कंटेनरों के लिए निःशुल्क दिवस मौजूदा एक दिन से आयात तथा निर्यात कंटेनरों के लिए क्रमशः दो दिन और तीन दिन करने का प्रस्ताव किया है। इसने पोतांतरण कंटेनरों के लिए 13 दिनों की निःशुल्क अवधि स्वीकार करने का प्रस्ताव भी किया है।

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, आईसीटीपीएल का संशोधित प्रस्ताव एमबीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अप्रेषित किया गया था। एमबीपीटी और उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों आईसीटीपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं। आईसीटीपीएल ने भी एमबीपीटी और उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर प्रत्युत्तर दिया है।

6.1 प्रस्ताव की प्रारंभिक संगीक्षा के आधार पर, आईसीटीपीएल से विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और आईसीटीपीएल द्वारा भेजे गए जवाब नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं. (क्र.)	टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न सामान्य:	आईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित जवाब
		आईसीटीपीएल सहमत है कि वीपीएस के लिए प्रशुल्क चक्र 01-04-2012 से 31-03-2015 तक 3 वर्षों की अवधि के लिए होना चाहिए। परन्तु आईसीटीपीएल द्वारा किए गए लाइसेंस करार के खंड 2.2 में कहा गया है कि:- “2.2. लाइसेंस एतद्वारा निम्नलिखित के लिए प्रदान किया जाता है:- (i) वीपीएस परियोजना लाइसेंस दिए जाने की तारीख से शुरू करके 5 (पांच) वर्षों की अवधि के लिए; अथवा, ओसीटी
(i).	2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, एक वार निर्धारित प्रशुल्क तीन वर्षों के लिए प्रभावी होगा। प्रशुल्क आदेश दिनांक 30 दिसंबर 2009 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आईसीटीपीएल में मौजूदा प्रशुल्क 31 मार्च 2012 तक वैध है। तदनुसार, आईसीटीपीएल के मामले में अगला प्रशुल्क चक्र जिसके लिए संशोधन 1 अप्रैल 2012 से 31 मार्च 2015 तक तीन वर्षों की अवधि कवर कर सकती है। तथापि, आईसीटीपीएल ने यह कहते	

	<p>हुए 31 मार्च 2013 तक (केवल एक वर्ष के लिए) की अवधि के लिए प्रशुल्क के संशोधन हेतु अपना प्रस्ताव दाखिल किया है कि बीपीएस परिचालन एलए प्रावधानों के ननुसार दिसंबर 2012 तक जारी रहेंगे और एमबीपीटी द्वारा प्रदान किए गए 21 महीनों के अस्थाई विस्तार को भी ध्यान में रखा गया है। इस संबंध में, आईसीटीपीएल पुष्टि करे कि दिसंबर 2012 के आगे विस्तार की मांग नहीं की जाएगी और परिचालन नए टर्मिनल में विस्थापित हो जाएंगे।</p>	<p>परियोजना की शुरुआत से 2 वर्ष, जो भी पहले हो, और (ii) ओसीटी परियोजना लाइसेंस दिए जाने की तारीख से शुरू करके 30 (तीस) वर्षों की अवधि के लिए जिस दौरान लाइसेंसधारी को इस करार के प्रावधानों के अनुसार परियोजना कार्यान्वित करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है।"</p> <p>इसके अलावा खंड 2.4 निम्नवत् पढ़े:-</p> <p>"इस करार के प्रावधानों के अनुसार बीपीएस में 5 वर्षों और ओसीटी में 30 वर्षों की परिभाषित अवधि से अधिक लाइसेंसदाता द्वारा विस्तारित किए जाने वाले लाइसेंस की स्थिति में, लाइसेंस अवधि में वह अवधि भी शामिल होगी जिसके द्वारा लाइसेंस ऐसे विस्तारित किया जाता है।"</p> <p>अतः, यह पुष्टि करते हुए कि दरमान दिसंबर 2012 के बाद विस्तारित नहीं किया जाएगा बहुत मुश्किल होगा क्योंकि हमें अभी एमबीपीटी द्वारा सीओडी का औपचारिक विस्तार प्राप्त करना है। परन्तु अभी लाइसेंस करार के अनुसार, यह परिचालन दिसंबर 2012 के बाद समाप्त किया जाना है। आईसीटीपीएल ने आश्वासन दिया है कि दिसंबर 2012 से बहुत पहले, अपेक्षित प्रशुल्क के विस्तार के लिए, यदि कोई हो, इस प्राधिकरण को अनुरोध करना होगा।</p>
(ii).	<p>आईसीटीपीएल ने बताया है कि इसकी मूल्यनिर्धारण रणनीति लागत आधारित है। आईसीटीपीएल सेवा प्रदान करने की लागत पर निष्पादन में पूर्वानुमानित सुधार के प्रभाव को बताए।</p>	<p>जैसाकि प्रस्ताव में बताया गया है, घाट क्रेन के निष्पादन में पिछले वर्षों में काफी सुधार किया गया है और अब हमने 19/20 फेरे प्रति घंटा अर्जित किया है जो पहले नहीं था जब इसे एमबीपीटी द्वारा परिचालित किया जा रहा था। हालांकि क्रेनें पुरानी हो चुकी हैं, आईसीटीपीएल ने क्रेनों की मरम्मत पर काफी राशि खर्च की है और उत्तन परिचालनात्मक पद्धतियों को लिया है और इससे निष्पादन में सुधार हुआ है। आईसीटीपीएल आईसीटी में आने वाले ट्रकों के लिए औसतन 35 मिनट वापसी समय व्यवस्थित करेगा।</p>
(iii).	<p>आईसीटीपीएल फार्म-1 के क्र.सं. 6 के अधीन यथा अपेक्षित उत्पादकता के लिए मौजूदा कार्यनिष्पादन और लक्षित उद्देश्य भेजे।</p>	<p>आईसीटीपीएल ने फार्म-1 में सूचना भेजी है। मौजूदा निष्पादन केलेंडर वर्ष 2011 के लिए 19.78 सकल फेरे प्रति घटा प्रति घाट क्रेन है। इसके बनाए रखने के लिए, आईसीटीपीएल नियमित रूप से देखभाल करता है, तकनीकी जांच करता है और परिचालकों तथा अन्य स्टाफ के लिए कुशलता प्रशिक्षण को बढ़ाया देता है।</p>
(iv).	<p>आईसीटीपीएल सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित अप्रैल 2011 से जनवरी 2012 तक की अवधि के वास्तविक आंकड़े भेजे। वर्ष 2011-12 में शेष दो माह के अनुमान और अप्रैल 2011 से जनवरी 2012 तक वास्तविक आंकड़ों के आधार पर संशोधित किए जाने वाले भविष्य वर्षों के अनुमान, यदि आवश्यक हों। वर्ष 2011-12 के लागत विवरणों को अद्यतन करते समय, जनवरी 2012 तक 10 महीनों के वास्तविक आंकड़े और शेष दो महीनों के अनुमान अलग से दर्शाएं।</p>	<p>अप्रैल-सितंबर 2011 तक वास्तविक आंकड़े सीमित समीक्षा के दौरान हमारे साविदिक लेखापरीक्षकों द्वारा विधिवत् संवीक्षा की जाती है और उसे लागत विवरण (प्रतिलिपि संलग्न) में शामिल किया जाता है। इसके अलावा, सितंबर 2011 के बाद के वास्तविक आंकड़े भी सेबी रिपोर्ट में रखने के लिए हमारे प्रवर्तकों को दिए गए हैं जिन्हें लागत विवरणों में शामिल किया गया है। सनदी लेखाकार द्वारा आंकड़ों को प्रमाणित करने में थोड़ा समय लगेगा और आईसीटीपीएल इसे प्राधिकरण को जल्दी भेजने की कोशिश करेगा। जैसी की सलाह दी गई थी, लागत विवरण तदनुसार तैयार किए गए हैं। (आईसीटीपीएल ने अप्रैल 2011 से सितंबर 2011 तक उन्हें वर्ष के लिए लेखापरीक्षित अंतरिम लेखें भेजे हैं।</p>
(v).	<p>आईसीटीपीएल पुष्टि करे कि प्रस्तुत किए गए लागत विवरणों में, इसने ऑफ शॉर कंटेनर टर्मिनल के निर्माण से संबंधित किसी व्यय या पूँजी निवेश को शामिल नहीं किया है।</p>	<p>आईसीटीपीएल ने पुष्टि की है कि लागत विवरण में ओसीटी के निर्माण से संबंधित व्यय/पूँजी निवेश शामिल नहीं किया गया है।</p>

(ख).	वास्तविकताओं और पहले उपलब्ध करवाए गए अनुमानों की तुलना:	
(i).	आईसीटीपीएल जनवरी 2012 तक वास्तविक आंकड़ों के आधार पर फार्म-7 के अनुसार भी वर्ष 2011–12 के लिए वास्तविकताओं और अनुमानों की तुलना और शेष दो महीनों के अनुमान भेजें।	आईसीटीपीएल ने वर्ष 2011–12 के लिए फार्म-7 भेजा है। (तथापि, आईसीटीपीएल ने अपने द्वारा पहले प्रेषित अनुमानों की वर्ष 2011–12 के लिए अब प्रेषित संशोधित अनुमानों से तुलना की है। इसने वर्ष 2011–12 के वास्तविक/अनुमानों के सापेक्ष प्रशुल्क के निर्धारणके समय विश्वास किए गए अनुमानों की तुलना नहीं भेजी है।)
(ii).	फार्म-7 में, वर्ष 2009–10 से 2011–12 के आय अनुमान प्रशुल्क आदेश दिनांक 30 दिसंबर 2009 में की गई 10 प्रतिशत की कटौती के अनुसार उपयुक्ततः अद्यतन करें।	आईसीटीपीएल ने बताया है कि उसने प्रशुल्क आदेश दिनांक 30 दिसंबर 2009 में की गई 10 प्रतिशत की कटौती के अनुसार अनुमान को अद्यतन किया है। (तथापि, इसने लागत विवरणों को अद्यतन नहीं किया है।)
(iii).	आईसीटीपीएल अपने लागत विवरणों में यथा दिए गए व्याज और टैक्स से पहले अधिशेष और वर्ष 2009–10, 2010–11 और 2011–12 (जनवरी 2012 तक) के लेखापरीक्षित/प्रमाणित वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट टैक्स से पहले नुकसान का मिलान विवरण भेजें।	आईसीटीपीएल ने वर्ष 2009–10, से 2012–13 के लिए वास्तविक/अनुमानित आय तथा व्ययों का ब्रेकअप देते हुए विवरण भेजा है। (इसने बाद में मिलान विवरण भेजा है।)
(iv).	(क). आईसीटीपीएल तत्संबंधी वर्ष के लेखापरीक्षित/प्रमाणित वित्तीय आंकड़ों में प्रतिवेदित आय के साथ विधिवत् मिलान किए गए, आईसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित/उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2009–10 से 2011–12 के लिए विस्तृत आय परिकलन भेजें। परिकलन विभिन्न परिचालनों/विभिन्न प्रकार के कंटेनरों के लिए मौजूदा अनुमोदित दरमान में निर्धारित प्रशुल्क मदों के संदर्भ में भी दिया जाना चाहिए।	आईसीटीपीएल ने फार्म 2ख का संदर्भ दिया है। इसने आय परिकलन नहीं भेजा है।
(ख).	आईसीटीपीएल वर्ष 2009–10 से 2011–12 के दौरान ग्राहकों को खींचूत प्रशुल्क रियायतों/छूटों, यदि कोई हों, की राशि भेजें।	किसी भी ग्राहक को यातायात रियायतें/छूट नहीं दी गई है। केवल एक ग्राहक के मामले में अतिरिक्त निःशुल्क अवधि एमबीपीटी दरमानके अनुसार दी गई थी।
(ग).	आईसीटीपीएल ने लागत विवरण में वर्ष 2009–10 और 2010–11 के लिए क्रमशः ₹ 0 23.73 लाख और ₹ 0 12.09 लाख की वित्त एवं विविध आय (एफएमआई) के बारे में बताया है। तत्संबंधी वर्षों के लेखापरीक्षित वित्तीय आंकड़ों की संवीक्षा पर, यह देखा गया है कि 2009–10 के ₹ 0 23.73 लाख का संपूर्ण एफएमआई और वर्ष 2011–12 के लिए प्रतिवेदित ₹ 0 12.09 लाख में से ₹ 0 11.41 लाख के एफएमआई व्याज आय हैं। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में परिकल्पित दृष्टिकोण नियोजित पूर्जी पर प्रतिलाम (आरओसीई) के अनुसार, आय और व्यय के व्याज तत्व पर प्रशुल्क संशोधन कार्यगाही में विचार नहीं किया गया है। अतः आईसीटीपीएल लागत विवरणों से व्याज आय को अलग करे।	आईसीटीपीएल ने लागत विवरण संशोधित किए हैं।
(घ).	आईसीटीपीएल 2010–11 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित ₹ 0 67,700/- की अन्य आय की प्रकृति स्पष्ट करे।	इसने स्पष्ट किया है कि ₹ 0 67,700/- की अन्य आय की प्रकृति टर्मिनल में सृजित स्क्रेप की विक्री के लिए है।
(v).	वर्ष 2009–10 और 2010–11 के लागत विवरण में दी गई परिचालन व्ययों की वैयक्तिक मदें व्ययों की वैयक्तिक मदों से भिन्न देखी गई हैं और लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित उनका समूहन, तत्संबंधी वर्षों के लेखापरीक्षित वित्तीय आंकड़ों के साथ लागत विवरण में प्रतिवेदित आंकड़ों के मिलान में कठिनाई देखी गई है। आईसीटीपीएल वर्ष 2009–10 से 2011–12 के लागत	आईसीटीपीएल ने वर्ष 2009–10 से 2012–13 के लिए वास्तविक/अनुमानित आय तथा व्ययों का ब्रेकअप देते हुए विवरण भेजा है।

	<p>विवरण में प्रतिवेदित परिचालन व्ययों, प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों और सामान्य उपरिव्ययों की प्रत्येक मद का ब्योरा तत्संबंधी वर्षों के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों/प्रमाणित वास्तविकताओं में प्रतिवेदित मदवार व्ययों से जोड़ते हुए ब्योरा भेजें।</p>	
(vi).	<p>(क). निर्धारित लागत विवरण प्रारूपों के अनुसार, उपस्कर चालन लागत और उपस्कर किराया प्रभार अलग—अलग बताएं। आईसीटीपीएल वर्ष 2009–10 से 2011–12 और भविष्य वर्षों के लिए भी अलग—अलग वास्तविक उपस्कर चालन लागत और उपस्कर किराया प्रभार भेजें।</p>	<p>कोई उपस्कर किराया प्रभार नहीं है। वास्तविक चालन लागत फार्म 3क में अद्यतन की गई है। कृपया लागत विवरण फार्म 3ख देखें।</p>
	<p>(ख). लागत विवरण (फार्म 3क) में, वास्तविक उपस्कर चालन लागत वर्ष 2009–10 और 2010–11 के लिए क्रमशः ₹ 144.14 लाख और ₹ 156.14 लाख बताई गई है। तथापि, फार्म 3ख में दिए गए व्यय के ब्योरों के अनुसार, कुल उपस्कर चालन लागत वर्ष 2009–10 और 2010–11 के लिए क्रमशः ₹ 132 और ₹ 164 बताई गई है। यह प्रकट होता है कि फार्म–3ख में प्रतिवेदित उपस्कर चालन लागत में कुछ त्रुटि है जिसे सही किया जाए।</p> <p>इसके अलावा, फार्म 3ख में प्रतिवेदित उपस्कर चालन लागत की वैयक्तिक मदें अर्थात् विजली, ईंधन और मरम्मतें और अनुक्षण व्यय तत्संबंधी मदों के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों प्रतिवेदित व्ययों से मेल नहीं खाता है। आईसीटीपीएल इस संबंध में फार्म 3ख वर्ष 2009–10 और 2010–11 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों और वर्ष 2011–12 (जनवरी 2012 तक) के प्रमाणित लेखों में प्रतिवेदित किए जाने वाले और प्रतिवेदित प्रासंगिक व्ययों के साथ विधिवत् मिलान करते हुए संशोधित करें।</p>	<p>फार्म 3क में, उपस्कर चालन लागत का कुल व्यय उल्लिखित किया गया है। तथापि, फार्म 3ख में, उपस्कर चालन लागत टीईयू के अनुसार निर्दिष्ट की गई है और आंकड़े जो फार्म 3क में दर्शाएं गए हैं, साविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा विधिवत् लेखापरीक्षा किए गए हैं और लागत विवरणों में दर्शाएं गए हैं। 3क लागत विवरण संशोधित करने की कोई आवश्यकता नहीं है। आंकड़े प्रारूप में नामपद्धति के आधार पर लागत विवरणों में दर्शाएं गए हैं।</p> <p>(उपस्कर चालन लागतों संबंधी फार्म 3ख द्वारा प्रेपित व्योरे प्रति टीईयू लागत बताए गए हैं। परिणामस्वरूप, आईसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 22 मार्च 2012 द्वारा फार्म 3ख के अनुसार उपस्कर चालन लागत का ब्रेकअप भेजा है।)</p>
	<p>(ग). वर्ष 2009–10 के दौरान प्रति टीईयू वास्तविक विजली उपभोग 6 केडल्यूएच बताया गया है और इसे वर्ष 2010–11 के दौरान 7 केडल्यूएच तक ले जाया गया है। आईसीटीपीएल वर्ष 2010–11 के दौरान इकाई विजली उपभोग में वृद्धि के कारण भेजे।</p>	<p>वृद्धि का कारण क्रेन का पुराना होना और प्रहसित मात्रा है।</p>
	<p>(घ). आईसीटीपीएल वर्ष 2009–10 और 2010–11 के लिए, वर्ष 2010–11 की वारतविक इकाई विजली लागत में तीव्र वृद्धि के कारण के साथ प्रतिवेदित क्रमशः ₹ 0 7/- प्रति केडल्यूएच और ₹ 0 18/- प्रति केडल्यूएच की वारतविक इकाई विजली लागत के समर्थन में दरतावेजी प्रमाण भेजें। फार्म 3ख में निर्दिष्ट विजली व्यय लेखापरीक्षित लेखों में प्रतिवेदित विजली व्ययों से मिलान नहीं किए जा रहे हैं, यह प्रतीत होता है कि लागत विवरण (फार्म 3ख) में प्रतिवेदित इकाई विजली लागत में कोई त्रुटि है। आईसीटीपीएल फार्म 3ख में प्रतिवेदित इकाई विजली लागत की समीक्षा करे और इसे संशोधित करें, यदि आवश्यक हो।</p>	<p>₹ 0 6/- की विजली लागत हमारे द्वारा एमबीपीटी को टाटा विजली विल जमा उपरिव्यय संबंधी 7.5 प्रतिशत को लेखा में लेते हुए परिकलित की गई है। तथापि, एमबीपीटी विल दे रहा है जोकि ₹ 0 11–12 प्रति इकाई (और कुछ मामलों में ₹ 0 16–18 प्रति इकाई) है और इसपर एमबीपीटी के साथ विवाद है। आईसीटीपीएल ने गणनाएं भेजी हैं जो ₹ 0 5.59 की इकाई विजली लागत दर्शाती हैं। हमारे द्वारा परिकलित विजली लागत ₹ 0 6/- प्रति इकाई है और जिसके लिए लागत विवरण में जरूरी शोधन किए गए हैं इसके अलावा, यह उल्लेख किया गया है कि वर्ष 2010–11, 2011–12 और 2012–13 में, एमबीपीटी को भुगतान की गई वास्तविक इकाई लागत शामिल की गई हैं। (वाद में, आईसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 22 मार्च 2012 द्वारा विजली की इकाई लागत को और संशोधित करते हुए फार्म 3ख संशोधित किया है।)</p>
	<p>(ङ). वर्ष 2009–10 के लिए प्रति टीईयू वारतविक ईंधन उपभोग 2.50 लिटर बताया गया है जबकि अगले वर्ष 2010–11 के लिए वारतविक ईंधन उपभोग 0.97 लिटर प्रति टीईयू बताया गया है। फार्म 3ख में दर्शाएं गए कुल</p>	<p>लागत विवरण में दिए गए इनपुट मार्शिक औसत आंकड़ों के रूप में प्रतिकूलतः लिए गए थे। तथापि, इसे वार्षिक औसत उपभोग को लेखा में लेते हुए लागत विवरण में सही किए गए हैं।</p>

	ईंधन व्यय लेखापरीक्षित लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक ईंधन व्ययों से मिलान नहीं किए जा रहे हैं, यह प्रकट होता है कि लागत विवरण (फार्म 3ख) में प्रतिवेदित इकाई ईंधन उपभोग में कोई त्रुटि हो सकती है। आईसीटीपीएल फार्म 3ख में प्रतिवेदित इकाई ईंधन उपभोग की समीक्षा करे, यदि आवश्यक हो।	
	(च). लागत विवरण (फार्म 3ख) में, आईसीटीपीएल ने वर्ष 2009–10 और 2010–11 के लिए वास्तविक मरम्मतों और अनुरक्षण व्ययों को 'शून्य' बताया है। तथापि, उक्त दो वर्षों के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे क्रमशः रु 29.39 लाख और रु 24.44 लाख दर्शाते हैं। आईसीटीपीएल लागत विवरण (फार्म 3ख) तदनुसार संशोधित करे।	आईसीटीपीएल ने बताया है कि लागत विवरण में आवश्यक शोधन किए गए हैं।
(vii).	आईसीटीपीएल ने वर्ष 2009–10 और 2010–11 के लिए उपस्कर किराया प्रभार 'शून्य' बताए हैं। लेखापरीक्षित लेखों में अलग से प्रतिवेदित उपस्कर किराया प्रभारों के अभाव में, लागत विवरण में प्रतिवेदित रिस्थिति लेखों के संदर्भ में सत्यापित नहीं की जा सकी। किसी मामले में, जैसा उपर्युक्त ख (vi) (क) में पहले से उल्लेख किया गया है, आईसीटीपीएल वर्ष 2009–10 और 2011–12 के दौरान प्रोद्भूत वास्तविक उपस्कर किराया प्रभार, यदि कोई हों, तत्संबंधी वर्षों के लेखापरीक्षित/प्रमाणित लेखों में प्रतिवेदित ऐसे व्ययों से विधिवत मिलान करके भेजें।	आईसीटीपीएल ने बताया है कि इसके परिचालन के लिए आईसीटीपीएल द्वारा किराये पर लिया गया कोई उपस्कर नहीं है।  (बाद में, आईसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 22 मार्च 2012 द्वारा संशोधित फार्म-ख भेजा है जिसमें कंटेनरों के परिवहन के लिए ट्रैक्टर ट्रेलरों के किराये संबंधी उपस्कर किराया प्रभारों के बारे में बताया है।)
(viii)	आईसीटीपीएल पुष्टि करे कि वर्ष 2009–10 से 2011–12 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक पट्टा किराया और भविष्य वर्षों के अनुमानित पट्टा किरायों में ओसीटी परियोजना क्षेत्र के मामले में देय पट्टा किराये शामिल नहीं हैं। यह भी पुष्टि करें कि भुगतान किए गए वास्तविक पट्टा किराये/देय अनुमानित पट्टा किराये एलए के प्रावधानों के अनुसार हैं।	यह पुष्टि की गई है कि पट्टा किराया केवल वीपीएस से संबंधित लागत विवरण में बुक किया गया है। ओसीटी के लिए पट्टा किराया शामिल नहीं किया गया है।
(ix).	(क). वर्ष 2009–10 और 2010–11 के लागत विवरण में प्रतिवेदित वास्तविक बीमा लागत क्रमशः रु 18.00 लाख और रु 10.88 लाख है जबकि तदनुरूपी वर्षों के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित बीमा व्यय क्रमशः रु 12.72 लाख और रु 9.73 लाख है। आईसीटीपीएल इस रिस्थिति का समाधान करे।	लेखों में, बीमा लागत पत्तन पैकेज पॉलिसी के लिए अलग से दर्शाई गई है और अन्य के लिए बीमा प्रीमियम कार्यिक लागत माने गए हैं क्योंकि यह वैयक्तिक दूर्घटना योजना और मेडिकल पॉलिसियों से संबंधित है। परन्तु टॉएम्पी के प्रस्ताव में, संपूर्ण बीमा लागत बीमा लागत के अधीन दर्शाई गई है।
	(ख). आईसीटीपीएल पुष्टि करे कि वर्ष 2009–10 से 2011–12 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक बीमा प्रीमियम और भविष्य वर्षों के लिए अनुमानित बीमा प्रीमियम में ओसीटी परियोजना परिसंपत्तियों के मामले में बीमा प्रीमियम, यदि कोई हो, शामिल नहीं है।	यह पुष्टि की गई है कि ओसीटी से संबंधित कोई प्रीमियम भविष्य वर्षों के लिए लागत विवरण में शामिल नहीं किया गया है।
	(ग). अद्यतन किए गए बीमा लागत के समर्थन में वर्ष 2011–12 की बीमा पालिसी/गलिसियों की प्रति भेजें।	आईसीटीपीएल ने 20–06–2011 से 19–06–2012 तक की अवधि के लिए बीमा पॉलिसी की प्रति भेजी है। पॉलिसी म दर्शाया गया कुल बीमा प्रीमियम रु 2,49,830/- है।
(x).	आईसीटीपीएल वर्ष 2009–10 से 2011–12 के लिए 'प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय' और 'सामान्य उपरिव्यय' के अधीन सुविचारित व्ययों की मदों को तत्संबंधी वर्षों के लेखापरीक्षित/प्रमाणित वित्तीय अंकड़ों में प्रतिवेदित मदवार व्ययों के साथ इसका मिलान करते हुए सूचीबद्ध करें।	आईसीटीपीएल ने वर्ष 2009–10 से 2012–13 के लिए वास्तविक/अनुमानित प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों का ब्रेकअप देते हुए एक विवरण भेजा है।
(xi).	वर्ष 2010–11 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे अनुसूची 14 – 'परिचालन व्यय' के अधीन रु 1.84 लाख के 'संदेहपूर्ण ऋणों के लिए ग्रावधान' दर्शाता है।	आईसीटीपीएल ने संशोधित लागत विवरण में संदेहपूर्ण ऋणों के प्रावधान को अलग रखा है।

	आईसीटीपीएल नोट करे कि यह मद प्रावधान प्रकृति की है और वास्तविक व्यय नहीं है और इसलिए, यह लागत की एक स्वीकार्य मद नहीं है।	
(xii).	आईसीटीपीएल वर्ष 2009–10 और 2010–11 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित व्ययों की निम्नलिखित मदों की प्रकृति स्पष्ट करे।	
	(क). वर्ष 2009–10 में 'अनुसूची 15 – स्थापना व्यय' के अधीन निर्दिष्ट शेयरहोल्डरों को शुल्क राशि ₹0 13.63 लाख।	यह व्यय प्रवर्तकों के बीच शेयरहोल्डरों के करार और सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा सलाह के अनुसार वही खाते में लिया गया है।
	(ख). 'अनुसूची 15 – स्थापना व्यय' के अधीन निर्दिष्ट वर्ष 2009–10 और 2010–11 के दौरान क्रमशः ₹0 2.58 लाख और ₹0 2.19 लाख की विविध व्यय राशि।	यह राशियां अन्य प्रशासनिक विविध व्ययों का प्रतिनिधित्व करती हैं।
	(ग). 'अनुसूची 16 – वित्तीय व्यय' के अधीन निर्दिष्ट वर्ष 2009–10 और 2010–11 के लिए क्रमशः ₹0 10.51 लाख और ₹0 42.49 लाख के अन्य वित्तीय प्रभार।	ऋणदाताओं को भुगतान किए गए ब्याज प्रभार जो ओसीटी परियोजना से संबंधित नहीं हैं।
(xiii).	वर्ष 2009–10 के लेखापरीक्षित लेखे शेयर इश्यू व्यय बट्टा खाता संबंधी ₹0 25.90 लाख का व्यय दर्शाता है जिसे लागत विवरण में भी दर्शाया गया है। आईसीटीपीएल पुष्टि करे कि प्रारंभिक शेयर इश्यू बीपीएस टर्मिनल में शामिल पूँजी से संबंधित है। यदि यह प्रारंभिक व्ययों की एक मद है तो इसे एक वर्ष में राइट ऑफ की बजाय संपूर्ण लाइसेंस अवधि में समान वार्षिक किस्तों में प्रभागित किया जाना चाहिए।	कम्पनी अधिनियम के अनुसार, प्रारंभिक व्यय वर्ष में प्रभारित किए गए हैं परन्तु आयकर अधिनियम के अनुसार, वे 20 प्रतिशत प्रत्येक वर्ष अनुमति देते हैं। अतः संपूर्ण राशि वर्ष 2009–10 में प्रभारित की गई है।
(xiv).	वर्ष 2011–12 के दौरान आईसीटीपीएल द्वारा परिकल्पित सकल प्रखंड में ₹0 173.30 लाख के संवर्धनों के संदर्भ में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें।	
	(क). प्रत्येक वर्ग अर्थात् संयंत्र तथा मशीनरी, सूचना प्रौद्योगिकी और अन्य के अधीन अभिग्रहीत किए जाने के लिए परिकल्पित परिस्पत्तियों के ब्योरे इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित लागत विवरण प्रारूपों के फार्म-4ख के अनुसार भेजें।	फार्म 4ख – ₹0 1 करोड़ से अधिक सकल प्रखंड के संवर्धनों के प्रकटन के लिए निधियां – चूंकि ₹0 1.73 करोड़ के इस संवर्धन के घटक वैयक्तिक रूप से ₹0 1 करोड़ से अधिक नहीं हैं, इसलिए इसे फार्म 4ख में नहीं दर्शाया गया है।
	(ग). आईसीटीपीएल पुष्टि करे कि वर्ष 2011–12 के दौरान परिकल्पित सकल प्रखंड में संवर्धन एलए के अनुसार है।	यह पुष्टि की गई है कि सकल प्रखंड में संवर्धन परिचालन और प्रशासन में बेहतर कुशलता के मददेनजर हैं जोकि लाइसेंस करार का हिस्सा है।
	(ग). आईसीटीपीएल यह भी पुष्टि करे कि क्या संवर्धन पहले भी लिए गए हैं। यदि हाँ, तो पूरा किए जानेकी वास्तविक लागत के दस्तावेजी प्रमाण के साथ इसके ब्योरे भेजें। यदि नहीं, तो केपिटल की मौजूदा स्थिति परिकल्पित करती है और अनुमानित लागत के लिए दस्तावेजी प्रमाण और पूरा होने की संभावित तारीख भेजें। सकल प्रखंड में प्रस्तावित संवर्धनों की प्रत्येक मद के लिए लागत मूल्यहास की दर भी भेजें।	कुछ संवर्धन पहले भी किए गए हैं और कुछ आने वाली महीनों में किए जाएंगे। (आईसीटीपीएल ने अपेक्षित ब्योरे नहीं भेजे हैं)।
(xv).	(क). आईसीटीपीएल ने वास्तविक/अनुमानित कार्य पूँजी के परिकलन में सभी वर्षों 2009–10 से 2012–13 के लिए प्रतिमानकों के अनुसार अन्य वस्तुसूची के मूल्य के रूप में ₹0 689,139/- की एकसमान राशि पर विचार किया है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार, वस्तुसूची की अन्य मदों पर सीमा छह माह के ईंधन के अलावा भड़ारों का उपयोग होगा। आईसीटीपीएल वर्ष 2009–10 से 2012–13 के लिए अपने द्वारा सुविचारित वस्तुसूची के मूल्य के समर्थन में प्रतिमानकों के अनुसार गणनाएं भेजें।	आईसीटीपीएल ने टीएएमपी द्वारा तैयार किए गए प्रतिमानकों के आधार पर वस्तुसूची मूल्य सुधारा गया है।

(ख). आईसीटीपीएल ने वर्ष 2009–10 से 2012–13 के लिए वास्तविक/अनुमानित रोकड़ शेष क्रमशः ₹ 13.86 लाख, ₹ 0.14 लाख, ₹ 9.70 लाख और ₹ 13.00 लाख प्रतिमानकों के अनुसार बताया है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार, रोकड़ शेष पर सीमा एक माह के रोकड़ व्यय होगे। इसके अलावा, लागत विवरण में वर्ष 2010–11 के लिए ₹ 0.14 लाख के प्रतिवेदित रोकड़ शेष को अन्य वर्षों के लिए प्रतिवेदित राशि की तुलना में विपरीत पाया गया है जोकि ₹ 9 से 14 लाख की सीमा में है। यह प्रकट होता है कि वर्ष 2010–11 के लिए प्रतिवेदित रोकड़ शेष में कोई त्रुटि है। आईसीटीपीएल वर्ष 2009–10 से 2012–13 के लिए इसके द्वारा सुविचारित रोकड़ शेष के समर्थन में त्रुटि को सही करते हुए, यदि कोई हो, प्रतिमानकों के अनुसार गणनाएं भेजें।	लागत विवरण में, रोकड़ व्ययों की निवल आय के रूप में लिया गया था जिसे सुधारा गया है और लागत विवरण जमा किए गए हैं।
(ग). वर्ष 2010–11 के लागत विवरण में प्रतिवेदित मौजूदा देयता लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित ₹ 2510.78 लाख के विपरीत ₹ 65.32 लाख का नकारात्मक आंकड़ा दर्शाता है। आईसीटीपीएल स्पष्ट करें और स्थिति का समाधान करें।	आईसीटीपीएल ने लागत विवरण में अपने द्वारा सुविचारित वर्तमान देयताओं के ब्यारे देते हुए विवरण भेजा है। (आईसीटीपीएल ने निवल मौजूदा देयता, अर्थात् मौजूदा परिसंपत्ति (ऋण और अग्रिम) घटाव मौजूदा देयताओं पर लागत विवरण में मौजूदा देयता के मूल्य के रूप में विचार किया है।)
(घ). वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लिए मौजूदा देयता के अनुमानन का आधार भेजें।	उपर्युक्त क्र.सं. (ग) के अधीन प्रेषित जवाब।
(xvi). नियोजित पूँजी पर पहुंचने के समय, यह प्रकट होता है कि आईसीटीपीएल ने नकारात्मक कार्य पूँजी द्वारा निवल अचल परिसंपत्तियों को कम कर दिया है। यदि कार्य पूँजी नकारात्मक आंकड़ा दर्शाती है तो इसे शून्य माना जा सकता है और इस लेख पर निवल अचल परिसंपत्तियों में समायोजन किए जाने की जरूरत नहीं है।	आईसीटीपीएल ने त्रुटि शोधन किया है।
(ग). वित्तीय/लागत विवरण:	
(1). क्षमता और यातायात:	
(i). फार्म 2क में, आईसीटीपीएल ने सभी वर्षों 2009–10 से 2012–13 के लिए 80,000 टीईयू प्रतिवर्ष की दर से टर्मिनल की क्षमता निर्धारित की है। इस संबंध में,	
(क). आईसीटीपीएल लागत विवरण में अपने द्वारा सुविचारित टर्मिनल की निर्धारित क्षमता की गणनाएं भेजें।	आईसीटीपीएल ने टर्मिनल की निर्धारित क्षमता के लिए गणनाएं नहीं भेजी हैं। (इसने टर्मिनल की यार्ड क्षमता के लिए गणनाएं भेजी हैं और टर्मिनल की बर्थ क्षमता के लिए गणनाएं नहीं भेजी हैं।)
(ख). आईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित निर्धारित क्षमता 80,000 टीईयू प्रतिवर्ष का एलए में विनिर्दिष्ट 1,50,000 टीईयू प्रतिवर्ष के न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रपुट (एमजीटी) के आलोक में औचित्य बताए।	निर्धारित क्षमता बर्थ के डिजाइन, बर्थ के समीप उपलब्ध डुबाव, पहुंच चैनल में डुबाव, घाट में उपस्कर और यार्ड में उपलब्ध भूमि स्लॉटों की संख्या (एलए के अनुसार उपलब्ध अतिरिक्त 2 एचए संभव स्लॉटों सहित 641 स्लॉट) को ध्यान में रखते हुए क्षमता 80,000 निर्धारित की गई है – निर्धारित क्षमता की पुनः गणना की गई है और 150,000 एमजीटी के विपरीत 80,000 रखी गई है। एमजीटी बिना उसके विश्लेषण के केवल टेंडर के दौरान निर्धारित की गई थी।
(ii). वर्ष 2012–13 के यातायात पूर्वानुमान के संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित भेजें:-	
(क). अप्रैल 2011 से जनवरी 2012 अवधि के दौरान प्रहसित वास्तविक कंटेनर मात्रा और कंटेनर मिश्रण के ब्यारे भी भेजें।	आईसीटीपीएल ने संशोधित लागत विवरण (फार्म 2क) में प्रहसित वास्तविक कंटेनर मात्रा के ब्यारे भेजे हैं। (इस अवधि के दौरान प्रहसित कुल टीईयू 25,922 टीईयू बताया गया है।)
(ख). यातायात के अनुमान का आधार और प्रक्षेपित कंटेनर	अनुमानित प्रावधान पिछले 4 वर्षों के अनुभव के आधार पर है।

	<p>थुपुट में कंटेनरों के तत्संबंधी वर्ग के कंटेनर मिश्रण का आधार भी भेजें।</p>	<p>और तदनुसार शेष वर्षों और भविष्य वर्षों के लिए अनुमान लगाए गए हैं। (आईसीटीपीएल ने वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित यातायात 58,238 टीईयू से 38,097 टीईयू किया है)।</p>
	<p>(ग). वर्ष 2010-11 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक यातायात में कंटेनर मिश्रण पैटर्न के अनुसार, विदेशी कंटेनरों, पोतांतरण कंटेनरों और तटीय कंटेनरों का हिस्सा क्रमशः 14.97 प्रतिशत, 28.92 प्रतिशत और 55.71 प्रतिशत परिणामित होता है। तथापि, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए अनुमानित यातायात में कंटेनर मिश्रण विदेशी कंटेनरों, पोतांतरण कंटेनरों और तटीय कंटेनरों के लिए क्रमशः 24 प्रतिशत, 14 प्रतिशत और 61 प्रतिशत हैं जो वर्ष 2010-11 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक स्थिति की तुलना में विदेशी कंटेनरों और पोतांतरण कंटेनरों की हिस्सेदारी में महत्वपूर्ण भिन्नता दर्शाता है। इस संदर्भ में, आईसीटीपीएल:-</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i). वर्ष 2011-12 और 2012-13 के यातायात अनुमानों में सुविचारित कंटेनर मिश्रण में बदलाव के कारण भेजे, और</li> <li>(ii). वर्ष 2011-12 (जनवरी 2012 तक) के लिए प्राप्त किए गए वास्तविक कंटेनर मिश्रण के आधार पर वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित यातायात में विभिन्न प्रकार के कंटेनरों का मिश्रण अद्यतन करें।</li> </ul>	<p>(i). मेनलाइन पोत बर्थ के सभीप पर्याप्त डुबाव की कमी, पहुंच चैनल, पोत की उच्च लागत और एमबीपीटी के कार्गो संबंधित प्रभार और एमबीपीटी आदि में स्थापित लॉजिस्टिक्स केन्द्रों की कमी की वजह से नहीं आते हैं। अवसरंचना पर उपर्युक्त सीमांकन और उच्च लागत विदेशी पोत के आगमन को अव्यवहार्य बनाती है। अवसरंचना के अभाव में, विदेशी पोत जो आईसीटी में आने शुरू हुए थे आईसीटी में उनके द्वारा प्रहसित थुपुट में कटौती के परिणामस्वरूप गुजरात गें अतिरिक्त आगमन शुरू हो गए हैं। इसके अलावा, बार्ज यातायात जो आईसीटी में आता था जेएनपीटी निजी टर्मिनलों पर बर्थों के आवंटन नहीं किए जाने की वजह से काफी कम हुए हैं और इन कंटेनरों को सड़क मार्ग से संचलन के लिए प्रोत्साहित भी करते हैं।</p> <p>(ii). आईसीटीपीएल ने कंटेनर मिश्रण पर पुनः कार्य किया है और व्योरे देते हुए विवरण भेजा है।</p>
(2).	परिचालन आय :	
	<p>(i). आईसीटीपीएल इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित लागत विवरण प्रारूपों के फार्म-2ख के नीचे टिप्पणी 3 के अनुसार, मौजूद दरमान और प्रस्तावित दरमान में अनुमानित यातायात के संदर्भ में वर्ष 2012-13 की आय का विस्तृत परिकलन उपलब्ध करवाए। जैसाकि क्र.सं. ख (iv) (क) में पहले ही उल्लेख किया गया है, आईसीटीपीएल गणनाओं में विभिन्न परिचालनों/विभिन्न प्रकार के कंटेनरों के लिए मौजूदा अनुमोदित दरमान में निर्धारित प्रशुल्क मद्दों के संदर्भ उपलब्ध करवाए।</p>	<p>आईसीटीपीएल ने अपेक्षित व्योरे के लिए फार्म 2क का संदर्भ लिया है। (फार्म 2क यातायात व्योरे देता है। तथापि, आईसीटीपीएल ने वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए वास्तविक/अनुमानित आय के लिए गणनाएं देते हुए विवरण भेजा है।)</p>
	<p>(ii). आईसीटीपीएल वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए कंटेनरों का विराम समय विश्लेषण भेजे और ऐसे विश्लेषण के आधार पर वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित कंटेनर भंडारण/विलंबशुल्क प्रभारों का औचित्य बताए।</p>	<p>ऐसी कोई रिपोर्ट उपलब्ध नहीं है। तथापि, यह सुनवाई के समय स्पष्ट किया जाएगा। (आईसीटीपीएल ने संयुक्त सुनवाई में इस संबंध में कोई स्पष्टीकरण नहीं दिया था।)</p>
	<p>(iii). डॉलर मूल्यवर्गीत प्रशुल्क से आय निर्धारित करने के लिए आईसीटीपीएल द्वारा सुविचारित विनिमय दर भेजे।</p>	<p>विनिमय दर टीएएमपी द्वारा जारी किए गए दिशानिर्देशों के आधार पर सुविचारित की गई है और अनुमोदित दरमान के अनुसार है। (इसने भविष्य वर्षों के लिए अनुमानित आय में इसके द्वारा सुविचारित विनिमय दर का उल्लेख नहीं किया है।)</p>
	<p>(iv). रेटोज से अनुमानित आय वर्ष 2009-10 और 2010-11 के इस शीर्ष के अधीन प्रतिवेदित क्रमशः ₹0.5, 28 लाख और ₹0.174 लाख की वास्तविक आय के विपरीत वर्ष 2011-12 और 2012-13 के प्रत्येक वर्ष के लिए लगभग ₹0.015 लाख पर विचार किया है। आईसीटीपीएल इस शीर्ष के अधीन अनुमानित आय में काफी कमी के कारण रघुपति।</p>	<p>पिछले वर्ष में, वहां पर केवल एक पोत आगम के स्थान पर केवल रेस्टो कंटेनर प्रहसित किया जाता था। मौजूदा वर्ष के दौरान, कोई रेस्टो गतिविधि नहीं है। अतः आय में काफी कमी आई है।</p>
	<p>(v). वर्ष 2009 में आईसीटीपीएल में प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान, आईसीटीपीएल ने अपने टर्मिनल में प्रहसित एमबीपीटी पोतों से विलंबशुल्क/भंडारण प्रभारों के लिए ₹0.1806 लाख की वास्तविक आय बताई है। वर्तमान प्रत्यावर में, आईसीटीपीएल ने वर्ष 2009-10 और</p>	

	2010–11 के लिए क्रमशः ₹ 64.75 लाख और ₹ 68.32 लाख की वास्तविक आय बताई है और कार्गो प्रहस्तनामाय के अधीन विलंबशुल्क/भंडारण प्रभारों के लिए वर्ष 2011–12 और 2012–13 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 70 लाख की अनुमानित आय पर भी विचार किया है। इस संबंध में, आईसीटीपीएल:	
	(क). पुष्टि करें कि क्या ऊपर उल्लिखित वर्ष 2009–10 से 2012–13 के लिए वास्तविक/अनुमानित आय आईसीटीपीएल टर्मिनल में प्रहस्तित एमबीपीटी पोतों से विलंबशुल्क/भंडारण प्रभारों के लिए हैं। यदि नहीं, तो ऐसी वास्तविक/अनुमानित आय की प्रकृति भेजें।	यह आय टर्मिनल के खाली रहने के दौरान बल्क कार्गो पर घाटशुल्क के लिए एमबीपीटी से प्राप्त/प्राप्ति-योग्य 25 प्रतिशत हिस्सेदारी से संबंधित है।
	(ख). गणनाओं के साथ समर्थित वर्ष 2011–12 और 2012–13 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 70 लाख की इस आय का अनुमान लगाने का आधार भेजें।	हमारे कंटेनर टर्मिनल में कम गतिविधि की से, एमबीपीटी का बल्क कार्गो समान क्षेत्र में प्रहस्तित किए जाने की संभावना है और, इसलिए, समान पर विचार किया गया है।
(3).	परिचालन लागत:	
(i).	परिचालन लागतों के अनुमानन के लिए लागू किए जाने वाले वृद्धि कारक के संबंध में, आईसीटीपीएल नोट करें कि हमारे पत्र सं. टीएमपी/27/2005–विविध दिनांक 11 जुलाई 2011 द्वारा पहले से यथा संप्रेषित, 6 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागत विवरण में यथा अनुमानों के लिए सुविचारित किया जाएगा।	हमारे पूर्वानुमान 10 प्रतिशत वृद्धि पर आधारित है। हम प्राधिकरण से अनुरोध करते हैं कि वर्तमान महंगी होती मार्केट को ध्यान में रखते हुए इसपर विचार करें।
(ii).	परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर:	लागत विवरणों में जरूरी शोधन किए गए हैं और यह पिछले वर्ष के बराबर हैं।
(iii).	अनुरक्षण लेबर:	यह वृद्धि एजेंसी द्वारा लागत वृद्धि की वजह से है। आतः यह वृद्धि प्रस्ताव में प्रस्तावित की गई है। (आईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित दस्तावेजी साक्षण में यह विधिनि नहीं दर्शाई गई थी)।
(iv).	उपस्कर चालन लागत:	
	(क). विजली और ईधन लागत वास्तविक विजली और ईधन उपभोग प्रति टीईयू में अपेक्षित स्पष्टीकरण और इकाई विजली लागत और उपर्युक्त क्र.सं. ख (vi) (ख) से (ड) में यथा उल्लिखित वर्ष 2009–10 और 2010–11 के लिए प्रतिवेदित इकाई	

	ईंधन लागत के मददेनजर, वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लिए आईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित विजली और ईंधन के उपभोग और इकाई लागत का सत्यापन नहीं किया जा सका। आईसीटीपीएल:	
	(i). जनवरी 2012 तक की अवधि के लिए वास्तविकताओं के आधार पर वर्ष 2011–12 के लिए अनुमानित 7 केडब्ल्यूएच और 0.97 लिटर प्रति टीईयू विजली तथा ईंधन उपभोग अद्यतन करें।	आईसीटीपीएल ने लागत विवरणों को अद्यतन किया है। इकाई विजली उपभोग 7 केडब्ल्यूएच प्रति टीईयू व्यवस्थित किया गया है। इकाई ईंधन उपभोग 1.06 लिटर प्रति टीईयू किया गया है।
	(ii). वर्ष 2011–12 के लिए वास्तविक/अनुमानित स्थिति के आधार पर वर्ष 2012–13 के लिए सुविचारित अनुमानित विजली और ईंधन उपभोग की समीक्षा करें और लागत विवरणों को तदनुसार संशोधित करें।	आईसीटीपीएल ने लागत विवरणों को अद्यतन किया है। वर्ष 2012–13 के लिए इकाई विजली और ईंधन उपभोग वर्ष 2011–12 के उपभोग आंकड़ों के बराबर क्रमशः 7 केडब्ल्यूएच प्रति टीईयू और 1.06 लिटर प्रति टीईयू व्यवस्थित किया है।
	(iii). जनवरी 2012 तक वास्तविकताओं के आधार पर वर्ष 2011–12 के लिए सुविचारित रु0 17.51 प्रति केडब्ल्यूएच की इकाई विजली लागत दस्तावेजी साक्ष्य के साथ अद्यतन करें। वर्ष 2012–13 के लिए अनुमानित इकाई लागत भी वर्ष 2011–12 के लिए अद्यतन किए गए वास्तविक/अनुमानित इकाई लागत के आधार पर संशोधित करें।	आईसीटीपीएल ने लागत विवरणों को अद्यतन किया है। इकाई विजली लागत वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लिए संशोधित कर रु0 6 प्रति इकाई की गई है।  (तत्पश्चात्, आईसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 22 मार्च 2012 द्वारा परिवर्तनीय और निर्धारित विजली लागत दर्शाते हुए संशोधित फार्म-3ख भेजा है। विजली की वास्तविक/अनुमानित इकाई लागत सभी वर्षों के लिए ऊर्ध्वमुखी संशोधित की गई है। इसके अलावा, संशोधित इकाई लागत और इकाई उपभोग के साथ, वास्तविक/अनुमानित थ्रुपुट के लिए कुल परिवर्तनीय विजली लागत, सिवाय वर्ष 2011–12 (जनवरी 2012 तक) के, सभी वर्षों के लिए फार्म 3ख में प्रतिवेदित परिवर्तनीय विजली लागत से मेल नहीं खाते हैं।)
	(iv). इसी तरह, जनवरी 2012 तक वास्तविकताओं के आधार पर वर्ष 2011–12 के लिए सुविचारित रु0 45.28 प्रति लिटर की इकाई ईंधनलागत अद्यतन करें और वर्ष 2012–13 के लिए अनुमानित रु0 46/- प्रति लिटर की इकाई ईंधन लागत की समीक्षा करें।	आईसीटीपीएल ने लागत विवरणों को अद्यतन किया है। इकाई ईंधन लागत वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लिए क्रमशः रु0 48/- प्रति लिटर और रु0 51/- प्रति लिटर संशोधित किया है।  (तत्पश्चात्, आईसीटीपीएल ने परिवर्तनीय और निर्धारित ईंधन लागत दर्शाते हुए अपने पत्र दिनांक 22 मार्च 2012 द्वारा संशोधित फार्म-3ख भेजा है। ईंधन की वास्तविक/अनुमानित इकाई लागत वर्ष 2010–11 से आगे सभी वर्षों के लिए ऊर्ध्वमुखी संशोधित की गई है। इसके अलावा, संशोधित इकाई लागत और इकाई उपभोग के साथ, वास्तविक/अनुमानित थ्रुपुट के लिए कुल परिवर्तनीय ईंधन लागत सभी वर्षों के लिए फार्म 3ख में प्रतिवेदित परिवर्तनीय ईंधन लागत से मेल नहीं खाती है।)
	(ख). मरम्मत और अनुरक्षण लागत:	आईसीटीपीएल ने संशोधित लागत विवरणों में मरम्मत तथा अनुरक्षण व्ययों का अनुमान लगाया है। (आईसीटीपीएल ने फार्म 3ख में केवल प्रति टीईयू मरम्मत और अनुरक्षण लागत को दर्शाया है। तथापि बाद में, फार्म 3क में उल्लिखित कुल उपस्कर चालन लागत के लिए व्योरा देते हुए, अपने पत्र दिनांक 22 मार्च 2012 द्वारा संशोधित फार्म 3ख भेजा है।)
(v).	उपस्कर किराया प्रभार:	उपस्कर किराये पर लेने के लिए किराया प्रभारों का भुगतान नहीं किया गया है।  (तत्पश्चात्, पत्र दिनांक 22 मार्च 2012 द्वारा प्रेषित फार्म 3क और 3ख में, ट्रैक्टर ट्रैलरों को किराये पर लेने संबंधी किराया प्रभार
	(क). जैसाकि उपर्युक्त क्र.सं. ख (vi) (क) में पहले से उल्लेख किया गया है, अनुमानित उपस्कर किराया प्रभार यदि वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लिए उपस्कर चालन लागतों के अधीन शामिल किया जाता है, वर्ष 2011–12 वर्ष के प्रथम 10 महीनों के वास्तविकताओं के	

	संदर्भ में विधिवत् अद्यतन लागत विवरण में अलग से भेजे।	उपस्कर किराया प्रभार शीर्ष के अधीन प्रतिवेदित किए गए हैं।)
	(ख). यदि उपरकर किराया एक आउटसोर्स की गई गतिविधि है तो आईसीटीपीएल प्रासंगिक करारों की प्रतियों के साथ समर्थित वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लिए भुगतान किए/दय किराया प्रभारों के उपस्कर-वार ब्योरे भेजे।	यह आईसीटीपीएल के लिए लागू नहीं है। (तत्पश्चात्, आईसीटीपीएल ने ट्रैक्टर ट्रेलरों को किराये पर लेने के लिए दस्तावेजी साक्ष्य अपने पत्र दिनांक 22 मार्च 2012 द्वारा भेजे हैं।)
(vi).	बीमा:	बीमा पॉलिसी को कम्पनियों के बीच बहुत अच्छी प्रतिरक्षा के आधार पर अंतिम रूप दिया गया था।
	(क). आईसीटीपीएल ने वर्ष 2010–11 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक बीमा प्रीमियम ₹ 10.88 लाख के विपरीत वर्ष 2011–12 और 2012–13 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 7.06 लाख के बीमा प्रीमियम का अनुमान लगाया है। आईसीटीपीएल वर्ष 2011–12 और 2012–13 अनुमानित बीमा प्रीमियम में कटौती के कारण स्पष्ट करे।	यह अनुमानन मौजूदा बीमा कवर पर आधारित है।
	(ख). आईसीटीपीएल पिछले वर्ष 2011–12 के वास्तविक के संदर्भ में वर्ष 2012–13 के अपने अनुमान का औचित्य भी बताएं।	अगले कुछ महीनों के दौरान सकल प्रखंड में संवर्धन किया जाएगा और, इसलिए, इसे लागत विवरण में प्रस्तावित किया गया है।
	(ग). आईसीटीपीएल पुष्टि करे कि वर्ष 2011–12 के दौरान परिकल्पित सकल प्रखंड में संवर्धन वर्षों 2011–12 और 2012–13 के लिए बीमा प्रीमियम के अनुमानन के प्रयोजन के लिए सुविचारित किए गए हैं।	आईसीटीपीएल ने पुष्टि की है कि बीमा कवर लाइसेंस करार के अनुसार लिया गया है।
(vii).	मूल्यहास:	आईसीटीपीएल ने पुष्टि की है कि मूल्यहास 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार परिकलित किया गया है।
	(क). आईसीटीपीएल पुष्टि करे कि सभी विचाराधीन वर्षों के लिए मूल्यहास 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार परिकलित किया गया है।	आईसीटीपीएल ने फार्म 4क का संदर्भ लिया है। तथापि, इसने मूल्यहास के परिकलन के लिए गणनाएं नहीं भेजी हैं।
	(ख). आईसीटीपीएल वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लागत विवरणों में दिए गए अनुमानित मूल्यहास के लिए गणनाएं भेजे।	आईसीटीपीएल ने संशोधित लागत विवरणों में वर्ष 2011–12 के लिए मूल्यहास अद्यतन किया है।
	(ग). वर्ष 2011–12 के लिए अनुमानित मूल्यहास जनवरी 2012 तक की अवधि के लिए सकल प्रखंड में वास्तविक संवर्धनों के आधार पर अद्यतन करें और वर्ष 2012–13 के लिए अनुमानित मूल्यहास भी संशोधित करें, यदि आवश्यक हो।	आईसीटीपीएल ने संशोधित लागत विवरणों में वर्ष 2011–12 के लिए मूल्यहास अद्यतन किया है।
(viii).	उपरिव्ययः	आईसीटीपीएल ने वर्ष 2009–10 से 2012–13 के लिए वास्तविक/अनुमानित प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों एवं सामान्य उपरिव्ययों का ब्रेकअप देते हुए विवरण भेजा है।
	(क). आईसीटीपीएल प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों और सामान्य उपरिव्ययों के अधीन मूल्य के साथ सुविचारित व्यय की मदों की अलग-अलग सूची बनाएं।	आईसीटीपीएल ने संशोधित लागत विवरण में प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय संशोधित किए हैं। (संशोधित लागत विवरण में, आईसीटीपीएल ने वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लिए सामान्य उपरिव्यय क्रमशः ₹ 11.86 लाख और ₹ 13.03 लाख उल्लिखित किए हैं।)
	(ख). वास्तविक प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय वर्ष 2010–11 के लिए ₹ 11082 लाख बताए गए हैं। इसके विपरीत, आईसीटीपीएल ने वर्ष 2011–12 के लिए प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों ₹ 25.66 लाख का अनुमान लगाया है जोकि 2010/11 के वास्तविकताओं से 117 प्रतिशत ज्यादा है। आईसीटीपीएल वर्ष 2011–12 के लिए अनुमानित प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों में ऐसी तीव्र वृद्धि पर विचार करने के कारण स्पष्ट करे।	आईसीटीपीएल ने संशोधित लागत विवरण में प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय संशोधित किए हैं। (संशोधित लागत विवरण में, आईसीटीपीएल ने वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लिए सामान्य उपरिव्यय क्रमशः ₹ 11.86 लाख और ₹ 13.03 लाख उल्लिखित किए हैं।)
	(ग). आईसीटीपीएल ने वर्ष 2010–11 के लिए प्रतिवेदित ₹ 101.14 लाख के वास्तविक के विपरीत वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लिए क्रमशः ₹ 98.00 लाख और ₹ 107.80 लाख के सामान्य उपरिव्ययों का अनुमान लगाया है। जब 2010–11 के वास्तविकताओं की तुलना में वर्ष	आईसीटीपीएल ने लागत विवरण संशोधित किए हैं। (संशोधित लागत विवरण में, आईसीटीपीएल ने वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लिए सामान्य उपरिव्यय क्रमशः ₹ 152.83 लाख और ₹ 56.35 लाख उल्लिखित किए हैं।)

	2011–12 के अनुमानित सामान्य उपरिव्ययों में कमी है। अगले वर्ष 2012–13 के अनुमान 2011–12 के अनुमानों से 10 प्रतिशत अधिक देखे गए हैं। आईसीटीपीएल सामान्य उपरिव्ययों के अनुमानन में वर्ष 2012–13 के लिए उच्चतर वृद्धि कारक पर विचार करने के कारण स्पष्ट करे।	
(ix).	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई) और वित्त तथा विविध व्यय (एफएमई):  (क). आईसीटीपीएल ने लागत विवरणों में वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लिए रुपये रु 3.22 लाख और रु 3.50 लाख के अनुमानित एफएमआई पर विचार किया है। आईसीटीपीएल उसके ब्योरे भेजे।	यह अनुमान अल्पावधि जमाराशि पर ब्याज से संबंधित था जिसे टीएमपी द्वारा यथा अवलोकित संशोधित लागत विवरणों में सुविचारित नहीं किया गया है।
	(ख). आईसीटीपीएल ने एफएमई का अनुमान लगाया है, जो वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लिए क्रमशः 25.21 लाख और रु 27.74 लाख के भविष्य निधि अंशशदान का प्रतिनिधित्व करता है। जब 2010–11 के वास्तविक एफएमई रु 14.78 लाख की तुलना की गई, वर्ष 2011–12 का अनुमान 70.64 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाता है। इसके अलावा, अगले वर्ष 2012–13 का अनुमान वर्ष 2011–12 के लिए अनुमान में 10 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाता है। आईसीटीपीएल वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लिए उच्चतर वृद्धि कारक पर विचार करने के कारण स्पष्ट करे।	मौजूदा बाजार महंगाई को ध्यान में रखते हुए, प्रस्ताव में 10 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। इसके अलावा, वर्तमान में सभान उद्योग में समान वृद्धि की गई है। अतः, संगठन और कर्मचारियों के हित को ध्यान में रखते हुए, वृद्धि का सुझाव दिया गया है।
(4).	नियोजित पूँजी:	
(i).	अचल परिसंपत्तियाँ: आईसीटीपीएल नोट करे कि पूरी हुई और शुरू की गई परिसंपत्तियाँ ही नियोजित पूँजी के लिए गिनती की जाएंगी और प्रगतिधीन कार्य को अलग रखा जाना चाहिए। इस संबंध में पुष्टि करे।	यह पुष्टि की गई है कि शुरू की गई परिसंपत्तियों में प्रगतिधीन कार्य शामिल नहीं किया गया है।
(ii).	कार्य पूँजी: आईसीटीपीएल उपर्युक्त क्र.सं. ख (xv) (क) से (घ) में उठाए गए प्रश्नों के आधार पर वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लिए अनुमानित कार्य पूँजी की समीक्षा करे।	इसकी पुनः गणना की गई है और भेजा गया है।
(घ).	दरमान :	
	(i). आईसीटीपीएल ने आईसीटीपीएल में मौजूदा प्रश्लक्ष पर 25 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार करते हुए प्रस्तावित दरमान तैयार किया है। आईसीटीपीएल इस वृद्धि का औचित्य बताते हुए उपयोक्ताओं को प्रोद्भूत होने वाले उत्पादकता सुधारों का सुधीबद्ध करे।	जवाब उपर्युक्त क्र.सं. (क) (ii) और (iii) तथा फार्म 1 के क्र.सं. 6 पर पहले से दिया गया है।
	(ii). मौजूदा दरमान के खंड (iv) (क) भाग 1.2 (सामान्य निवधन एवं शर्तें) में निर्धारित 13.75 प्रतिशत की दंडात्मक ब्याज दर प्रचलित बाजार दर के आधार पर अद्यतन की जाए।	आईसीटीपीएल ने संशोधित प्रस्तावित दरमान में ब्याज दर संशोधित की है।
	(iii). मौजूदा दरमान के अध्याय—II के खंड 1 और 2 की टिप्पणियों की टिप्पणी (v) आईसीटीपीएल द्वारा बांधने और खोलने की सुविधा प्रदान करने के लिए 20' के लिए तथा 40' और 40' से अधिक के कंटेनरों के लिए क्रमशः रु 27, रु 41 और रु 54 के अतिरिक्त प्रभार निर्धारित करता है। आईसीटीपीएल ने प्रस्तावित दरमान में उपर्युक्त दरों में किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया है। आईसीटीपीएल स्पष्ट करे।	आईसीटीपीएल ने स्थिति को अद्यतन किया है।
	(iv). आईसीटीपीएल ने मौजूदा दरमान में कंटेनरों पर	आईसीटीपीएल ने स्थिति को अद्यतन किया है।

	भाग 5 लाइसेंस (भंडारण) शुल्क के अधीन मौजूदा खंड (क) और (ख) संशोधित करते हुए आयात कंटेनरों के लिए मौजूदा एक दिन से दो दिन और नियात कंटेनरों के लिए एक दिन से तीन दिन निःशुल्क दिवस करने का प्रस्ताव किया है। तथापि, उसी भाग के नीचे टिप्पणी (1) और (4) के अनुसार, निःशुल्क अवधि आयात और नियात कंटेनरों के लिए एक दिन के मौजूदा रत्त पर बनाए रखी गई है। आईसीटीपीएल रिथित स्पष्ट करे और टिप्पणियां (1) और (4) संशोधित करे, यदि आवश्यक हो।	
	(v). मौजूदा दरमान के भाग 5 – लाइसेंस (भंडारण) शुल्क के अधीन टिप्पणियों की टिप्पणी (6) टर्मिनल परिसर से इतर क्षेत्रों में विधिवत प्राप्त कंटेनरों/टर्मिनल परिसर में भरे गए कंटेनरों और नगर में ले जाए गए कंटेनरों के लिए 20', 40' और 40' से अधिक के कंटेनरों के लिए क्रमशः अ.डा. 2.25, अ.डा. 4.50 और अ.डा. 6.75 (तटीय रु 97.92, रु 195.84 और रु 293.76) भंडारण प्रभार निर्धारित करती है। आईसीटीपीएल ने प्रस्तावित दरमान में उपर्युक्त दरों में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की है। आईसीटीपीएल स्पष्ट करे।	आईसीटीपीएल ने रिथित को अद्यतन किया है।

6.2. हमारे प्रश्नों पर जवाब भेजते समय, आईसीटीपीएल ने लागत विवरण और दरमान अद्यतन किए थे। आईसीटीपीएल द्वारा सितंबर 2011 में पहले प्रेषित अनुमान और अद्यतन किए गए समेकित आय तथा लागत विवरण में यथा निर्दिष्ट प्रशुल्क के मौजूदा रत्त पर प्रस्तावित दरमान में उपर्युक्त दरों में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की है। आईसीटीपीएल स्पष्ट करे।

क्र.सं.	विवरण	सितंबर 2011 में पहले प्रेषित अनुमान		फरवरी 2012 में प्रेषित संशोधित अनुमान	
		2011-12	2012-13	2011-12	2012-13
1.	यातायात (टीईयू में)	54,240	58,238	30,281	38,097
2.	परिचालन आय (रु 10 लाखों में)	900.99	946.04	534.43	695.44
3.	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रतिलाभ के बाद (रु 10 लाखों में)	(479.81)	(519.56)	(701.67)	(522.55)
4.	निवल घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-53%	-55%	-131%	-75%
5.	औसत निवल घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में		-54%		-99.54%

6.3. आईसीटीपीएल ने सितंबर 2011 के अपने मूल प्रस्तावित में की गई 25 प्रतिशत वृद्धि की मांग को बनाए रखा था।

7. एमबीपीटी से भी कुछ बिन्दुओं पर अपनी विशिष्ट टिप्पणियां भेजने का अनुरोध किया गया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और एमबीपीटी द्वारा भेजे गए जवाब के सार नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं. प्र	टीएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	एमबीपीटी द्वारा प्रेषित जवाब
4)	आईसीटीपीएल ने केवल एक वर्ष की अवधि अर्थात् 31 मार्च 2013 तक के लिए प्रशुल्क के संशोधन है। अपना प्रस्ताव दाखिल किया है। आईसीटीपीएल ने इस रांग में बताया है कि उसके द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव बीपीएस परिचालनों के लिए है और बीपीएस परिचालन केवल दिरांवर 2012 तक जारी रहेंगे। एमबीपीटी पुष्टि करे कि आईसीटीपीएल द्वारा बीपीएस परिचालन दिसंबर 2012 के बाद जारी नहीं रहेंगे।	मुम्बई पत्तन न्यास और मैं 0 आईसीटीपीएल के बीच हुए लाइसेंस करारके अनुसार, लाइसेंस अवधि से संबंधित अनुच्छेद 2.2, 2.3 और 2.4, जो नीचे पुनः प्रस्तुत किए गए हैं— अनुच्छेद 2.2 (i): एतदद्वारा यह लाइसेंस बीपीएस परियोजना के लिए लाइसेंस देने की तारीख (अर्थात् 3.12.2007) से शुरू करके 5 (पांच) वर्षों अथवा ओरींटी परियोजना की शुरुआत से 2 वर्षों की अवधि, जो भी पहले हो, (अर्थात् 2.12.2012 तक) के लिए प्रदान करता है। अनुच्छेद 2.3: अनुच्छेद 5.1 में यथा निर्दिष्ट और परिशिष्ट 5 में विनिर्दिष्ट परियोजना अनुसंधी के अनुसार लाइसेंसधारी को लाइसेंसधारी की परिसंपत्तियों के हस्तांतरण में लाइसेंसदाता पर आरोप किन्हीं विलंबों की रिथित में, लाइसेंस अवधि लाइसेंसदाता

		<p>द्वारा लाइसेंसदाता की परिसंपत्तियों के हस्तांतरण में विलंब की अवधि तक विस्तारित की जाएगी।</p> <p><b>अनुच्छेद 2.4:</b> इस करार के प्रावधानों के अनुसार बीपीएस में 5 वर्षों और ओसीटी में 30 वर्षों की परिभाषित अवधि के बाद लाइसेंसदाता द्वारा विस्तारित किए जाने वाले लाइसेंस की स्थिति में, लाइसेंस अवधि में वह अवधि शामिल होगी जिसके द्वारा लाइसेंस विस्तारित किया जाता है।</p> <p>यह पुष्टि की गई है कि लाइसेंस करार के अनुसार मै0 आईसीटीपीएल को बीपीएस टर्मिनल में 2.12.2012 तक परिचालन करने की अनुमति दी गई है। बीपीएस के लिए लाइसेंस अवधि में विस्तार के लिए अभी कोई प्रस्ताव नहीं है।</p> <p>(ii). आईसीटीपीएल ने एमबीपीटी के साथ हुए अपने लाइसेंस करार में निर्धारित 1,50,000 टीईयू प्रतिवर्ष के न्यूनतम गारंटीशुदा शुपुट (एमजीटी) के विरोत सभी वर्षों 2009–10 से 2012–13 के लिए 80,000 टीईयू प्रतिवर्ष टर्मिनल की निर्धारित क्षमता दर्शाई है। एमबीपीटी आईसीटीपीएल द्वारा निर्धारितक्षमता पर अपनी विशिष्ट टिप्पणी दे।</p>
		<p>लाइसेंसदाती का दायित्व एमजीटी अर्जित करना है और जिसके पूरा नहीं करने पर लाइसेंस करार के अनुसार वे कमी के लिए क्षतिपूर्ति करेंग।</p> <p>दैनिक पोत सूची में, गियर-रहित कंटेनर पोतों के लिए समूहवार प्रतिमानक 280 दर्शाएं गए हैं। 360 कार्यदिवसों पर विचार करते हुए, इसे 1,00,800 में परिवर्तित किया गया है। 1.35 का टीईयू कारक लागू करते हुए, इसे 1,36,080 टीईयू प्रतिवर्ष में परिवर्तित किया गया है। ये प्रतिमानक 20 कार्य घंटों के लिए हैं। इसलिए, मै0 आईसीटीपीएल द्वारा 24 कार्य घंटों पर विचार करते हुए, यथानुपात गणना 1,63,296 टीईयू देती है। इसलिए, बीपीएस वर्थ के लिए निर्दिष्ट 1,50,000 टीईयू एमजीटी वास्तविक सुविचारित किया जा सकता है।</p> <p>एमजीटी करार के समय आईसीटीपीएल द्वारा स्वीकृत किया जा सकता है। इसलिए भी पूछी गई क्षमता न्यूनतम 150000 टीईयू है। तथापि, कार्यनिष्ठादान पर विचार करते हुए, वास्तविक उपलब्धि निम्नतर है।</p> <p>दोहराएं गए अनुरोधों के बाद, आईसीटीपीएल ने 29 फरवरी 2012 को सकल प्रखंड में संवर्धन के ब्योरे भेजे हैं। लाइसेंस करार के अनुच्छेद 2 [2.1(ii)] में निम्नलिखित कहा गया है:-</p> <p>“इस पर विचार करते हुए कि लाइसेंसदाती अनुच्छेद 11 में यथा निर्धारित इस करार के अधीन अपक्रंत भुगतान, राजस्व हिस्सेदारी, लाइसेंस शुल्क और अन्य भुगतान आदा करने के लिए सहमत है और इस करार के प्रावधानों के अधीन, लाइसेंसदाता एतदद्वारा लाइसेंसदाती को प्रदान करता है और लाइसेंसदाती एतदद्वारा लागतों, प्रभारों और लाइसेंसदाती के व्ययों को परियोजना सुविधाओं के जरूरी विकास, संशोधन, बढ़ोतरी और अनुच्छेद 2.1 में यथा विनिर्दिष्ट लाइसेंस अवधि के दौरान बीपीएस के लिए सुविधाओं के साथ बीपीएस के परिचालन और प्रबंधन के लिए विशिष्ट लाइसेंस की लागतों, प्रभारों और व्ययों पर स्वीकार करता है।”</p> <p>आईसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित यातायात पर विचार करते हुए, किए गए संवर्धन लाइसेंस करार के अनुच्छेद 2 [2.1(ii)] के अनुसार प्रकट होते हैं।</p>
		<p>(iii). एमबीपीटी वर्ष 2011–12 के दौरान संयंत्र तथा मशीनरी, सूचना प्रौद्योगिकी और अन्य परिसंपत्तियों के लिए क्रमशः रु 138.00 लाख, रु 29.30 लाख और रु 6.00 लाख के आईसीटीपीएल द्वारा अनुमानित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में संवर्धनों पर टिप्पणियों भेजे। एमबीपीटी यह भी पुष्टि करे कि आईसीटीपीएल द्वारा परिकल्पित सकल प्रखंड में उपर्युक्त संवर्धन एलए प्रावधानों के अनुसार हैं।</p>

(iv).	कटेनर मिश्रण पैटर्न के साथ वर्ष 2010–11 के दौरान और अप्रैल 2011 से जनवरी 2012 तक आईसीटीपीएल का वास्तविक यातायात।	कटेनर मिश्रण पैटर्न के साथ 2010–11 के दौरान और अप्रैल 2011 से जनवरी 2012 तक आईसीटीपीएल का वास्तविक यातायात निम्नवत् दर्शाया गया है:—			
विवरण	आयात	नियात	जोड़	कुल कटेनर	कुल टीईपू
20 <sup>व</sup> 40 <sup>व</sup>	20 <sup>व</sup> 40 <sup>व</sup>	20 <sup>व</sup> 40 <sup>व</sup>	20 <sup>व</sup> 40 <sup>व</sup>	37609	51224
अप्रैल 2010 से मार्च 2011	16724	11547	7270	2066	23994
अप्रैल 2011 से जनवरी 2012	8132	5830	2935	1143	13615
18040	25013				
(v).	वर्ष 2012–13 के लिए आईसीटीपीएल बीपीएस टर्मिनल का यातायात पूर्वानुमान पत्तन की व्यवसाय योजना/वार्षिक योजना/पंचवर्षीय योजना के अनुसार है।	उपर्युक्त बिन्दु सं. (ii) के जवाब का अवलोकन करें। (एमबीपीटी ने अपेक्षित ब्यारे नहीं भेजे हैं)।			
(vi).	यह पुष्टि करें कि वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लिए आईसीटीपीएल द्वारा पट्टा किरायों का अनुमान एलए के प्रावधानों के अनुसार है।	लाइसेंस पर दिए गए क्षेत्र और बीपीएस टर्मिनल के पट्टा किरायों को प्रेषित किया गया है। एमबीपीटी द्वारा प्रेषित ब्यारे नीचे सारबद्ध किए गए हैं:—			
क्र. सं.	विवरण	लाइसेंस क्षेत्र	लाइसेंस किराया (रु 0)		
			3.12.2010 to 2.12.2011		
क.	आईसीटीपीएल द्वारा भुगतान		3.12.2011 to 2.12.2012		
1.	बीपीएस कार्यालय स्थान	152.03 वर्ग मी०	301019.40		
2.	बीपीएस यार्ड और घाट क्षेत्र	24734.88 वर्ग मी०	17180105.60		
			17481125.00		
			18342467.69		
ख	आईसीटीपीएल द्वारा भुगतान नहीं किया गया		23.5.2010 to 22.5.2011		
1.	पोर्ट केबिन	878.2 वर्ग मी० (निर्मित क्षेत्र)	1185570.00		
	पोर्ट केबिन सहित बीपीएस टर्मिनल के लिए कुल पट्टा किराया		18666696.00		
			19628037.69		

9.1. संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय हमारे पत्र दिनांक 17 फरवरी 2012, आईसीटीपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 13 फरवरी 2012 में दिखाई दिए अन्तरों की सूची के साथ, आईसीटीपीएल को संप्रेषित किए गए थे। आईसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 24 फरवरी 2012 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था। अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण की मांग करते हुए हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और उनपर आईसीटीपीएल के प्रत्युत्तर का सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	आईसीटीपीएल का प्रत्युत्तर																												
(i).	आईसीटीपीएल सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित अप्रैल 2011 से जनवरी 2012 तक की अवधि के लिए वास्तविक आंकड़े भेजे। यदि प्रमाणीकरण प्रक्रिया के लिए कुछ और समय अपेक्षित है, आईसीटीपीएल प्रमाणित वित्तीय आंकड़ों द्वारा अनुसरित अस्थाई वित्तीय आंकड़े तत्काल भेजे।	सनदी लेखाकार द्वारा प्रमाणन के संबंध में, आईसीटीपीएल अपने पत्र दिनांक 13 फरवरी 2012 में कारणों को पहले ही स्पष्ट किया गया है। अर्ध-वार्षिक लेखे सांविधिक लेखाकारों द्वारा विधिवत् प्रमाणित किए गए हैं और प्राधिकरण को भेजे गए थे। अक्तूबर-जनवरी तक शेष अवधि वास्तविकता के अनुसार लागत विवरण में दर्शा गई है। जनवरी 2012 को समाप्त अवधि के लिए अस्थाई वित्तीय आंकड़े भेजे गए हैं। तथापि, वे सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा प्रमाणित नहीं किए गए हैं और एक बार वर्ष समाप्त होने पर उन्हें प्रमाणित किया जाएगा। इसे प्राधिकरण को आने वाले समय में भेजा जाएगा।																												
(ii).	आईसीटीपीएल अपने लागत विवरण में यथा दिए गए ब्याज और टैक्स से पहले अधिशेष के मिलान के लिए मिलान विवरण और लेखापरीक्षित/प्रमाणित लेखों, जैसी भी स्थिति हो, के साथ लागत विवरण में प्रतिवेदित व्ययों की वैयक्तिक मदों का विधिवत् मिलान करते हुए वर्ष 2009–10, 2010–11 और 2011–12 (जनवरी 2012 तक) के लेखापरीक्षित/प्रमाणित वार्षिक लेखों में यथा प्रदर्शित टैक्स से पूर्ण हानि भेजे।	लागत विवरणों में यथा दिए गए ब्याज और टैक्स से पहले अधिशेष का मिलान करने के लिए मिलान विवरण और लेखापरीक्षित/प्रमाणित वार्षिक लेखों में यथा प्रदर्शित टैक्स पूर्व नुकसान भेजे गए हैं।																												
(iii).	वर्ष 2011–12 के लिए प्रेषित फार्म 7 में, आईसीटीपीएल ने फरवरी 2012 में प्रेषित संशोधित अनुमानों के साथ सितंबर 2011 के इसके मूल प्रस्ताव में इसके द्वारा प्रेषित अनुमानों की तुलना भेजी है। आईसीटीपीएल 2010 में प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान तत्संबंधी वर्ष के लिए विश्यास किए गए अनुमानों के सापेक्ष वर्ष 2011–12 के अद्यतन किए गए वास्तविक आंकड़ों/अनुमानों की तुलना भेजे।	टीएम की सलाह के आधार पर, फार्म 7 संशोधित और प्रेषित किया गया है।																												
(iv).	आईसीटीपीएल ने अपने द्वारा प्रेषित यार्ड क्षमता गणनाओं में कुल 641 भूमि रुलॉटों पर विचार किया है। आईसीटीपीएल कुल उपलब्ध स्टेकयार्ड क्षेत्र और भूमि रुलॉटों पर पहुंचने में सुविधारित प्रति हैक्टेयर उपलब्ध करवाई जाएगी यदि अपेक्षित हो, जहां पर इसका अनुमान लगाया गया है कि 125 गूणि रुलॉट सृजित किए जा सकते हैं। विस्तृत गणना भेजी गई है।	क. भूमि रुलॉट: <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">विवरण</th> <th rowspan="2">शेष कारक</th> <th colspan="3">कुल भूमि रुलॉट (टीजीएस)</th> </tr> <tr> <th>1.90 हैक्टेयर</th> <th>2.00 हैक्टेयर</th> <th>कुल</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>आयात टीजीएस</td> <td>0.70</td> <td>361</td> <td>88</td> <td>449</td> </tr> <tr> <td>निर्यात टीजीएस</td> <td>0.10</td> <td>52</td> <td>13</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>पोतातरण</td> <td>0.20</td> <td>103</td> <td>25</td> <td>128</td> </tr> <tr> <td>कुल</td> <td>1.00</td> <td>516</td> <td>126</td> <td>642</td> </tr> </tbody> </table> ख. यार्ड क्षमता:	विवरण	शेष कारक	कुल भूमि रुलॉट (टीजीएस)			1.90 हैक्टेयर	2.00 हैक्टेयर	कुल	आयात टीजीएस	0.70	361	88	449	निर्यात टीजीएस	0.10	52	13	65	पोतातरण	0.20	103	25	128	कुल	1.00	516	126	642
विवरण	शेष कारक	कुल भूमि रुलॉट (टीजीएस)																												
		1.90 हैक्टेयर	2.00 हैक्टेयर	कुल																										
आयात टीजीएस	0.70	361	88	449																										
निर्यात टीजीएस	0.10	52	13	65																										
पोतातरण	0.20	103	25	128																										
कुल	1.00	516	126	642																										

कारक	आयात	निर्यात	टीपी	कुल
टीजीएस	449	65	128	
विराम समय	6	10	22	
औसत स्टेक ऊंचाई	6	6	6	
स्टेक उपयोगिता अनुपात	0.12	0.12	0.12	
पीक कारक	2.8	2.8	2.8	
पृथक्करण कारक	2	2.2	2.2	
TEU Ratio	2.8	2.8	2.8	
अवधि में कार्य दिवस	365	365	365	
टीईयू अवधि में	70,190	5,470	4973	80,631
अवधि में कटेनर	50,136	3,907	3,552	57,593

(आईसीटीपीएल ने घाट क्षमता के लए गणनाएँ नहीं भेजी हैं।)

(v).	आईसीटीपीएल से एक बार पुनः अनुरोध है कि मौजूदा प्रशुल्क रत्तर पर वर्ष 2009–10 से 2012–13 के लिए लागत विवरण में प्रतिवेदित वास्तविक/अनुमानित आय के लिए विस्तृत आय परिकलन विभिन्न प्रकार के कटेनरों/विभिन्न परिचालनों के लिए वर्तमान में अनुमोदित दरमान में निर्धारित प्रशुल्क मदों के संदर्भ देते हुए भेजें।	<p>लागत विवरण में प्रतिवेदित वास्तविक/अनुमानित आय के लिए विस्तृत आय परिकलन फार्म 2क और 2ख में जमा किया गया था। घाट क्रेनों के साथ और घाट क्रेनों के बिना प्रहसित कटेनरों के लिए आय विवरण भी भेजा गया है। (आईसीटीपीएल ने वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लिए वास्तविक/अनुमानित कटेनर प्रहरतन आय के लिए गणनाएँ देते हुए विवरण प्रेषित किया है।)</p>
(vi).	विशिष्ट प्रश्न किए जाने के बावजूद,	अप्रैल 2011 से जनवरी 2012 की वास्तविक भंडारण आय को शेष दो

	आईसीटीपीएल ने वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लिए भंडारण प्रभारों आदि जैसी डॉलर मूल्यवानित प्रशुल्क मदों से आय के अनुमानन में इसके द्वारा सुविचारित विनिमय दर नहीं भेजी है।	महीनों की अवधि का अनुमान लगाने के लिए आधार रूप में ली गई थी। आईसीटीपीएल ने बताया है कि अनुमानित आय मीजर है और इसलिए इसे स्वीकार करने का अनुरोध किया है।
(viii).	आईसीटीपीएल ने वर्ष 2009–10 से 2012–13 के लागत विवरण में प्रतिवेदित परिचालन व्ययों, प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों और सामान्य उपरिव्ययों का ब्रेकअप भेजा है। तथापि, ब्रेकअप तत्संबंधी वर्षों के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों/प्रमाणित वास्तविकताओं में प्रतिवेदित मदवार व्ययों के साथ नहीं जोड़ा गया है। आईसीटीपीएल से एक बार दोबारा अनुरोध किया जाता है कि लेखापरीक्षित/प्रमाणित वित्तीय आंकड़ों में प्रतिवेदित मदवार व्ययों के साथ ब्रेकअप विवरण में प्रतिवेदित व्ययों की वैयक्तिक मदों का मिलान करे।	इसने लेखापरीक्षित/अस्थाई वित्तीय आंकड़ों में प्रतिवेदित मदवार व्ययों के साथ ब्रेकअप विवरण भेजा है।
(ix).	फार्म 3ख में प्रतिवेदित अनुरक्षण लेवर लागत मेल नहीं खाती है जब औसत कर्मचारी लागत सभी वर्षों 2009–10 से 2012–13 के लिए कर्मचारियों की संख्या से गुणा किया गया है। इसके अलावा, आईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित जवाब से यह प्रकट होता है कि यह गतिविधि बाह्य एजेंसी को आउटसोर्स की गई है। यदि ऐसा किया गया है तो आईसीटीपीएल से अनुरोध है कि करार की प्रति के साथ करार के ब्योरे भेजे।	आईसीटीपीएल ने कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के रखरखाव और कार्यालय भवन के अन्य सामान्य अनुरक्षण के लिए निजी पक्ष को अवार्ड किए गए करार दिनांक 19 अगस्त 2010 की प्रति भेजी है। करार के दायरे में तकनीशियनों की आपूर्ति शामिल है। करार कीमत न्यूनतम 19 कुशल तकनीशियनों के लिए ₹ 6.56 लाख प्रति माह दर्शाई गई है। यह करार 1 अगस्त 2010 से एक वर्ष के लिए वैध है। (यह करार 31 जुलाई 2011 को पहले ही समाप्त हो चुका है और आईसीटीपीएल ने वर्तमान स्थिति के बारे में कुछ भी उल्लेख नहीं किया है। तत्पश्चात्, आईसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 22 मार्च 2012 द्वारा पत्र दिनांक 17 नवंबर 2011 की प्रति प्रेषित की है जिसके अनुसार कर्मचारियों की संख्या 17 दर्शाई गई है और मासिक भुगतान ₹ 6.06 लाख प्रति माह दर्शाया गया है। तथापि, वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लिए वास्तविक/अनुमानित अनुरक्षण लेवर लागत करार दरों के संदर्भ में नहीं जोड़ा गया है।)
(x).	फार्म 3ख में, आईसीटीपीएल ने प्रति टीईयू आधार पर बिजली लागत, ईधन लागत और मरम्मत एवं अनुरक्षण व्यय बताया है। आईसीटीपीएल तत्संबंधी वर्षों के लिए वास्तविक/अनुमानित शुपुट के लिए अपने द्वारा प्रोद्भूत कुल व्यय भेजे। इसके अलावा, फार्म 3ख में प्रेषित उपस्कर चालन लागत के ब्योरे फार्म 3क में प्रतिवेदित कुल उपस्कर चालन लागत एवं लेखापरीक्षित/प्रमाणित वित्तीय आंकड़े मेल नहीं खाते हैं। फार्म 3ख की उपयुक्त रूप से समीक्षा किए जाने की जरूरत है।	आईसीटीपीएल ने कहा है कि विस्तृत गणनाएं भेजी गई हैं।
(xi).	आईसीटीपीएल ने वर्ष 2011–12 में जनवरी 2012 तक की अवधि के लिए ₹ 685,889/- का वास्तविक बीमा प्रीमियम बताया है। तथापि, इसके द्वारा प्रेषित बीमा पॉलिसी की प्रति से यह देखा गया है कि बीमा प्रीमियम ₹ 2,49,830/- दर्शाया गया है।	(आईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित विवरण परिचालन तथा कार्यालय के लिए बिजली व्यय के ब्योरे, ईधन एवं ल्यूबरिकेंट्स और मरम्मत एवं अनुरक्षण व्ययों को दर्शाया गया है। विवरण में दर्शाया गया वर्षवार जोड़ लागत विवरण में प्रतिवेदित कुल उपस्कर चालन लागत से सहमत नहीं है। आईसीटीपीएल ने फार्म 3ख में यथापेक्षित उपस्कर चालन लागत अर्थात् बिजली, ईधन और मरम्मत एवं अनुरक्षण व्ययों के ब्योरे नहीं भेजे हैं।)
(xii).	आईसीटीपीएल से एक बार देखा अनुरोध है कि फरवरी से मार्च 2012 तक दो महीनों के दौरान प्ररतावित सकल प्रखंड में ₹ 0 173.30 लाख के राखीनों के गागले में हमारे पत्र दिनांक 3 जनवरी 2012 के अनुच्छेद ख (xiv) (ग) में मांगे गए ब्योरे गोंजे जाएं।	आईसीटीपीएल ने बताया है कि वह अपने पत्र दिनांक 13.02.2012 में स्पष्टीकरण पहले ही भेज चुका है और इस पर विचार करने के लिए प्राधिकरण से अनुरोध किया है। (आईसीटीपीएल ने अपेक्षित ब्योरे नहीं भेजे हैं।)

(xiii).	आईसीटीपीएल से एक बार दोबारा अनुरोध है कि सभी प्रासंगिक वर्षों के लिए लागत विवरणों में प्रतिमानकों के अनुसार इसके द्वारा सुविचारित वस्तुसूची मूल्य हेतु गणनाएं और रोकड़ शेष भेजें।	आईसीटीपीएल ने लागत विवरण में प्रतिवेदित प्रतिमानकों के अनुसार रोकड़ शेष के लिए गणनाएं भेजी हैं। इसने यह भी कहा है कि आसत उपभोग अथवा छह महीने की वस्तुसूची प्रतिमानकों के अनुसार वस्तुसूची मूल्य रूप में सुविचारित किया गया है। (तथापि, आईसीटीपीएल ने प्रतिमानकों के अनुसार वस्तुसूची मूल्य के लिए गणनाएं नहीं भेजी हैं)।
(xiv).	आईसीटीपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 13 फरवरी 2012 के अनुलग्नक- V द्वारा भेजी गई वर्ष 2010–11 के लिए वर्तमान देयताएं उक्त वर्ष के लेखापरीक्षित लेखों से मेल नहीं खाती है।	आईसीटीपीएल ने लेखापरीक्षित वित्तीय आंकड़ों के अनुसार मौजूदा देयताओं के सापेक्ष वर्ष 2010–11 के लागत विवरण के मिलान भेजे हैं।

9.2. इसी बीच, आईसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 17 फरवरी 2012 द्वारा संयुक्त सुनवाई के संदर्भ में निम्नलिखित निवेदन किए थे:-

- (i). पूर्वानुमान इस मत के साथ मार्च 2013 तक प्रस्तुत किए गए थे कि बीपीएस टर्मिनल के परिचालन दिसंबर 2012 में समाप्त होंगे। यह स्पष्ट किया था कि यदि लाइसेंस अवधि स्वतंत्र इंजीनियर की अनुशंसा के आधार पर विस्तारित की जाती है और लाइसेंसदाता की ओर से विलंब होता है तो आईसीटीपीएल को परिचालक के रूप में बीपीएस परिचालनों को जारी रखने का निर्णय लेना होगा क्योंकि ऐसे व्यय को पूरा करने के लिए राजस्व नहीं है।
- (ii). संयुक्त सुनवाई के दौरान प्राधिकरण के समक्ष यह स्पष्ट किया गया था कि एमबीपीटी को लाइसेंस करार में परिशिष्ट-5 के अधीन, अपने कुछ दायित्वों को पूरा करना था। प्रावधानों के अनुसार, वर्ध पॉकेटों के लिए केपिटल निकर्षण को पूरा करने और परिचालन के लिए लाइसेंसधारी को महत्वपूर्ण परिसंपत्तियों के हस्तांतरण करार पर हस्ताक्षर किए जाने के 15 महीनों के भीतर किए जाने थे। अब तक निकर्षण कार्य पूरा नहीं हुआ है।
- (iii). इसके अलावा, अन्य दो महत्वपूर्ण परिसंपत्तियां जैसे विक्टोरिया डॉक और प्रिंस डॉक को भरना और लाइसेंसधारी को हस्तांतरण करार पर हस्ताक्षर की तारीख (अर्थात् 3.12.2007) से 24 महीनों के भीतर हो जाना चाहिए था। जब तक दो डॉकों को भरने का कार्य पूरा नहीं हो जाता है और वर्ध पॉकेट पूरे नहीं हो जाते हैं, आरएमक्यूसी और आरटीजीसी की आपूर्ति के लिए उपरकर उत्पादकों को को आदेश जारी करना बहुत कठिन है। यह भी बहुत महत्वपूर्ण है कि चूंकि अंतिम सीओडी हमें अभी तक नहीं दिया गया था (एमबीपीटी द्वारा अस्थाई सीओडी 11.9.2012 तक 21 महीनों के लिए दिया गया था), ऋणदाताओं ने परियोजना के लिए फंड देने में अपनी मजबूरी जाहिर की थी। इससे परियोजना की प्रगति सीधे तौर पर प्रभावित होगी क्योंकि इस परियोजना में 400 करोड़ भारतीय रुपयों से अधिक का खर्च हो चुका है और साइट में बहुत कम विकास दिखाई देता है। आईसीटीपीएल इस मुद्दे पर एमबीपीटी के साथ संपर्क में है और पत्तन के प्रत्युत्तर की प्रतीक्षा है।
- (iv). लाइसेंस करार के परिशिष्ट-5 में यथा उल्लिखित लाइसेंसदाता और लाइसेंसधारी द्वारा दायित्वों की वर्तमान स्थिति निम्न प्रकार है:-

क्र.सं.	गतिविधि (लाइसेंसधारी का कार्य)	करार पर हस्ताक्षर की तारीख से संचयी पूर्ण अवधि	वर्तमान स्थिति
1.	लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर करना	शुरू	अनुपालित
2.	वित्तीय बन्द	6 माह	अनुपालित
3.	साइट पर निर्माण की शुरूआत	8 माह	अनुपालित
4.	ओसीटी पर दो वर्थों का सिविल कार्य पूरा होना और शुरू होना	36 माह	नीचे यथा उल्लिखित लाइसेंसदाता द्वारा दायित्व पर निर्भर
क्र.सं.	गतिविधि (लाइसेंसदाता का कार्य)	कार्य पूरा करना और परिसंपत्ति लाइसेंसधारी को लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर करने की तारीख से हस्तांतरित करना (जहां कहीं लागू हो)	वर्तमान स्थिति
1.	ट्रेसल के लिए साइट का हस्तांतरण	तत्काल	अनुपालित
2.	ओसीटी के लिए लाइसेंसशुदा परिसरों के प्रिंस और विक्टोरिया, डॉक पर पहले से विकसित भूमि	तत्काल	लंबित
3.	वर्ध पॉकेट के लिए केपिटल निकर्षण पूरा करना और निर्माण के लिए लाइसेंसधारी को हस्तांतरित करना	15 माह	लंबित

4.	विकटोरिया डॉक भरना और लाइसेंसधारी हस्तांतरण	24 माह	लंबित
5.	प्रिंस डॉक भरना और लाइसेंसधारी को हस्तांतरण	24 माह	लंबित
6.	आप्रोच चैनल और टर्निंग सर्किल के लिए कोपिटल निकर्षण पूरा करना	34 माह	लंबित
7.	आरसीडी के लिए रेलवे ट्रैक बिछाना	34 माह	लंबित
8.	लाइसेंस करार के अनुच्छेद 7.7. (x) के अनुसार सड़क सुधार कार्य	34 माह	कार्य जारी है

(v). संयुक्त सुनवाई में चर्चाओं के दौरान, यह भी रपष्ट किया गया था कि टर्मिनल में थ्रुपुट हमारे व्यवय को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है और परिणामस्वरूप प्रत्येक वर्ष आईसीटीपीएल को नुकसान हो रहे हैं जोकि नीचे दी गई तालिका से देखे जा सकते हैं। लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार नुकसान एमबीपीटी को देय राजस्व हिस्सेदारी और एमजीटी को पूरा नहीं करने पर जुर्माने पर विचार करने के बाद भी ज्यादा है। परिणामस्वरूप, डेवलपर्स बिजनेस में इच्छा खो चुके हैं।

वर्ष	थ्रुपुट	नुकसान (₹० में)	लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार नुकसान
2008-09	31386	60,396,677	69,374,450
2009-10	39002	40,305,454	59,580,129
2010-11	51593	22,328,671	69,700,929
2011-12 (जनवरी 2012 तक वास्तविकताओं सहित मार्च 2012 तक पूर्वानुमान)	30281	39,169,247	अभी निर्धारित किए जाने हैं

थ्रुपुट में ऐसे कटौती के कारण मुख्यतः दो वजहों से हैं—

(क). एमबीपीटी द्वारा आईसीटी कंटेनरों पर घाटशुल्क और विलंबशुल्क की वूसली। निकटवर्ती किसी भी टर्मिनल और देश के किसी भी अन्य पत्तनों में ऐसे प्रभारों की वसूली नहीं की जाती है। यह ट्रेड पर अतिरिक्त बोझ है और जिसके लिए पत्तन उपयोक्ताओं को हमारे टर्मिनल में परिचालन करना असितव्ययी लगता है और इसलिए बीपीएस टर्मिनल पर नहीं आते हैं; और,

(ख). मरीन संबंधी प्रभार अर्थात् वीआरसी जिसमें पत्तन देयताएं, पाइलटेज और बर्थ किराया प्रभार शामिल होते हैं, जेएनपीटी की तुलना में बहुत ज्यादा हैं। इससे ग्राहकों पर भी बोझ पड़ता है। इसके अलावा, हाल ही में, टीएमपी ने एमबीपीटी के दरमान में 30 प्रतिशत की वृद्धि की है। इसकी वजह से, बीपीएस में परिचालन पत्तन उपयोक्ताओं के लिए अव्यवहार्य हो गया है और इससे बीपीएस टर्मिनल में थ्रुपुट कम हो रहा है।

(vi). जब आईसीटीपीएल ने आईसीटी कंटेनरों पर एमबीपीटी द्वारा घाटशुल्क और विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली नहीं किए जाने के लिए अस्यावेदन दिया था तो इस प्राधिकरण ने एमबीपीटी को कार्यों प्रबंधन प्रभारों पर विस्तृत प्रस्ताव जमा करने के लिए 10.1.2012 तक 6 महीनों की समयावधि दी थी। अब चूंकि एमबीपीटी अपना प्रस्ताव दाखिल करने में असमर्थ रहा है, इस प्राधिकरण ने 10.4.2012 तक समय विस्तार दिया है। जब तक इस विसंगति को दूर नहीं किया जाता है, बीपीएस टर्मिनल में परिचालन पूरी तरह से अव्यवहार्य हो जाएगा। अतः बीपीएस टर्मिनल में परिचालन को जारी रखने से हमें और नुकसान ही होगा।

जब आईसीटीपीएल ने प्रशुल्क आवेदन दाखिल किया था, एमबीपीटी ने यह उद्धरित करते हुए प्रशुल्क में शामिल किए जा रहे घाटशुल्क की वसूली पर चिंता व्यक्त की थी कि इससे ट्रेड पर बोझ पड़ेगा और इस प्रकार इसे लागू नहीं किया जाना चाहिए। इसी को ध्यान में रखते हुए, आईसीटीपीएल ने इस पर भी चिंता व्यक्त की थी कि एमबीपीटी को ऐसे घाटशुल्क की वसूली करने की अनुमति किसे दी गई है यदि आईसीटीपीएल को इससे अलग किया गया था और इस प्रकार आईसीटीपीएल द्वारा अपने बर्थ पर अथवा सीएफएस में प्रहसित किए जा रहे कंटेनरों के लिए उससे छूट का अनुरोध देश में प्रतिमानकों के अनुसार पत्तन में भीड़ को दूर करने के लिए पत्तन के कंटेनर यार्ड के विस्तारित आर्म हैं।

10. एमबीपीटी से, संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णत, सूचना/स्पष्टीकरण/दस्तावेज भेजने का अनुरोध भी किया गया था। एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 5 मार्च 2012 द्वारा अपने प्रत्युत्तर के साथ कुछ बिन्दुओं पर उससे सांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजा था। संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णयों और एमबीपीटी का प्रत्युत्तर नीचे सारबद्ध किए गए हैं—

क्र.सं.	संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय	एमबीपीटी द्वारा प्रेषित जवाब	
		गतिविधि (लाइसेंसदाता की ओर से कार्य)	पूरा होने की संशोधित तारीख
(i).	लाइसेंस करार के अनुसार ओसीटी परियोजना के मील के पत्थर, आईसीटीपीएल के साथ परस्पर चर्चाओं के बाद, और वर्तमान स्थिति और यह प्रमाणित करें कि बीपीएस से ओसीटी में विस्थापन मार्च 2013 तक हो जाएगा।	लाइसेंस करार का परिशिष्ट V एमबीपीटी और आईसीटीपीएल दोनों के कार्य पूरा करने के दायित्व से संबंधित है। तथापि, प्रतिवद्द तारीखों का अनुपालन नहीं किया जा सका। संशोधित अनुसूची नीचे दी गई है:-	
		ट्रेसल के लिए साइट का हस्तांतरण	पूर्ण हो चुका है
		ओसीटी के लिए लाइसेंसशुदा परिसरों के प्रिस और विक्टोरिया डॉक पर पहले से विकसित भूमि	हस्तांतरण जैसे और जब ढांचे एमबीपीटी द्वारा नष्ट किए जाते हैं
		बर्थ पॉकेट के लिए केपिटल निकर्षण पूरा करना और निर्माण के लिए लाइसेंसधारी को हस्तांतरित करना	28.02.2012 (दोनों निर्माण के लिए क्षेत्र आईसीटीपीएल को हस्तांतरित किया गया है और इसलिए कोई प्रत्यक्ष विलंब नहीं है)
		विक्टोरिया डॉक भरना और लाइसेंसधारी हस्तांतरण	31.5.2012
		प्रिस डॉक भरना और लाइसेंसधारी को हस्तांतरण	30.4.2012
		अप्रोच चैनल और टर्मिन सर्किल के लिए केपिटल निकर्षण पूरा करना	31.12.2012
		आरसीटी के लिए रेलवे ट्रैक बिछाना	मार्च 2013
		लाइसेंस करार के अनुच्छेद 7. 7. (x) के अनुसार सड़क सुधार कार्य	दिसंबर 2012 तक पूरा किया जाएगा
(ii).	(के). आईसीटीपीएल द्वारा देय बिजली बिलों के संबंध में प्रासंगिक दस्तावेजों की प्रतियों के साथ विस्तृत नोट।  (ख). वास्तव में दावा किए गए बिजली बिलों और पिछले 3 वर्षों अर्थात् 2009–10, 2010–11 और 2011–12 (दिसंबर 2012 तक) में आईसीटीपीएल द्वारा भुगतान किए बिजली बिलों के ब्योरे।	टर्मिनल के मार्च 2013 तक शुरू होने की संभावना है।  बिजली प्रभारों के संबंध में, एमबीपीटी द्वारा आईसीटीपीएल से वसूली के मामले में विवाद है। इस संबंध में, आईसीटीपीएल ने विवाद के समाधानके लिए विशेषज्ञ की नियुक्ति हेतु मुम्हई पत्तन का रुख किया है। यह बताया गया है कि आईसीटीपीएल ने आज की तारीख तक विवादित राशि का भुगतान नहीं किया है। आईसीटीपीएल से यह भी ज्ञात हुआ है कि इस विवादित राशि को टीएमपी को प्रस्ताव जमा करते समय व्यय के हिस्से के रूप में नहीं लिया गया है।	

11. एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 मार्च 2012 द्वारा आईसीटीपीएल के प्रस्तावित दरमान के संदर्भ में अतिरिक्त टिप्पणियां/टिप्पणियां नीचे दी गई हैं:-

- (i). परिमाणाओं से संबंधित अध्याय-1 में, दरमान के कार्यान्वयन की सीमा को विशेष रूप से परिभाषित किए जाने की ज़रूरत है। यह सुझाव दिया जाता है कि चीफ इंजीनियर द्वारा विधिवत् अनुमोदित टर्मिनल की ड्राइंग, एमबीपीटी
- (ii). आईसीटीपीएल ने विलंबित भुगतानों/वापसियों पर 13.75 प्रतिशत वार्षिक की दर से दंडात्मक व्याज का प्रस्ताव किया है जबकि एमबीपीटी के संशोधित दरमान में टीएमपी ने विलंबित भुगतानों/वापसियों पर 16.25 प्रतिशत वार्षिक की दर से दंडात्मक व्याज अनुमोदित किया है।

(iii). दरमान के अध्याय II में जोखिमपूर्ण कार्गों कंटेनरों की 'क', 'ख' और 'ग' श्रेणी है। न्यासियों ने अपने संकल्प दिनांक 27.7.2010 द्वारा मुम्बई के पत्तन पर किसी भी जोखिमपूर्ण कार्गों कंटेनरों को प्रहसित नहीं करने का निषय लिया था और यह संकल्प आईसीटीपीएल टर्मिनल पर भी लागू है। इसके अलावा, एम्बीपीटी द्वारा जोखिमपूर्ण कार्गों के प्रहस्तन पर रोक से, 'क', 'ख' और 'ग' जैसी श्रेणियां अब नहीं रह गई हैं।

(iv). कंटेनरों पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों से संशोधित अध्याय II खंड 5 में, टर्मिनल क्षेत्र में कंटेनरों को भरने का संदर्भ है। टर्मिनल को केवल टर्मिनल के रूप में (जेएनपीटी में किसी की तरह) कार्य करना चाहिए। भरण/उत्तराई गतिविधियों के लिए टर्मिनल क्षेत्र में अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

(v). प्रस्तावित दरमान का खंड-II (5) और (ख) तथा अध्याय II (5) के अधीन टिप्पणी 1 में परस्पर विरोध है।

(vi). वर्ष 2009–10, 2010–11 और 2011–12 के लिए कंटेनर यातायात पूर्वानुमान वास्तविक नहीं लगता है क्योंकि मै0 आईसीटीपीएल ने पूर्वानुमान से कम कंटेनरों का प्रहस्तन किया है। मै0 आईसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2009–10 से प्रहसित कंटेनर यातायात के पूर्वानुमानित आंकड़ों के सापेक्ष वास्तविक आंकड़ों के ब्योरे वाला विवरण निम्नवत् है:-

वर्ष	पूर्वानुमानित यातायात	वास्तविक यातायात	% प्रहसित	% यातायात में कमी
2009-10	100510 टीईयू	37951 टीईयू	38%	62%
2010-11	120612 टीईयू	51224 टीईयू	42%	58%

12. हमारे अनुरोध पर, आईसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 22 मार्च 2012 द्वारा फरवरी 2012 में अपने द्वारा प्रेषित संशोधित लागत विवरणों में पाए गए अन्तरों को कवर करने के लिए और ब्योरे भेजे थे। ऐसा करते समय, इसने संशोधित लागत विवरण (फार्म 3क और फार्म 3ख) भी भेजे हैं। अद्यतन लागत विवरणों में आईसीटीपीएल द्वासरा किए गए प्रमुख संशोधन नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-

(i). इसने अनुरक्षण लेबर, बिजली और ईंधन और मरम्मतें तथा अनुरक्षण शीर्षों के अधीन प्रतिवेदित व्ययों को पुर्णसमूहित किया है। इसने उपस्कर किराया प्रभारों और अन्य व्यय शीर्षों के अधीन प्रतिवेदित व्ययों के बारे में भी बताया है, जो पूर्ववर्ती लागत विवरणों में शूच्य बताए गए थे।

(ii). उपस्कर चालन लागत का बिजली लागत, ईंधन लागत और मरम्मतें तथा अनुरक्षण व्ययों में ब्रेकअप फार्म 3ख में यथा विनिर्दिष्ट भेजा गया है। बिजली और ईंधन लागतों को परिवर्तनीय लागत तथा निश्चित लागत में बांटा गया है।

(iii). बिजली की इकाई लागत सभी वर्षों के लिए एकसमान रूप से पहले प्रतिवेदित ₹ 6/- से वास्तविकताओं के आधार पर वर्ष 2009–10 से 2011–12 (जनवरी 2012 तक) के लिए ₹ 11.10, ₹ 9.05 और ₹ 8.84 संशोधित किया गया है। वर्ष 2011–12 में शेष दो महीनों के लिए इकाई बिजली लागत ₹ 105.50 अनुमानित की गई है और अगले वर्ष 2012–13 के लिए इसे ₹ 19.07 प्रति इकाई अनुमानित किया गया है।

(iv). वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए इकाई ईंधन लागत संशोधित कर क्रमशः ₹ 42/-, ₹ 45.36 और ₹ 60/- प्रति लिटर किया गया है।

(v). आईसीटीपीएल ने वर्ष 2008–09 से 2011–12 के घाटे का 50 प्रतिशत वर्ष 2012–13 से शुरू करके पांच किस्तों में समायोजित करने का प्रस्ताव किया है। तदनुसार, इसने वर्ष 2008–09 से 2011–12 के घाटे के 50 प्रतिशत का 1/5वां हिस्सा वर्ष 2012–13 में राशि ₹ 237.09 लाख समायोजित किया है।

(vi). आईसीटीपीएल ने अनुरक्षण लेबर की आउटसोर्सिंग के समर्थन में अद्यतन दस्तावेजी साक्ष्य के लिए पत्र दिनांक 17 नवम्बर 2011 की प्रति भेजी है। दस्तावेज के अनुसार, मासिक भुगतान को नवम्बर 2011 से कम करके ₹ 656,250/- से ₹ 636,250/- किया है और तैनात किए गए जनशक्ति की संख्या में कटौती की वजह से दिसंबर 2011 से ₹ 606,250/- किया है।

(vii). इसने कंटेनरों के परियहन के लिए ड्रैक्टर ट्रेलरों के किरायें के लिए पत्रों दिनांक 22 जुलाई 2011 और 4 नवम्बर 2009 की प्रतियां भी भेजी हैं। करार के अनुसार, ₹ 185/- प्रति टीईयू किराया प्रभारों के लिए देय है और इसके अलावा लागत वृद्धि की क्षतिपूर्ति के लिए अप्रैल 2011 से ₹ 39,200/- प्रति माह देय है।

(viii). इसने मौजूदा दरमानमें निर्धारित दरों में देखी गई मामूली विसंगतियों को ठीक करते हुए वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लिए मौजूदा प्रशुल्क पर आय परिकलन के लिए संशोधित गणनापत्रक भी भेजा है।

(ix). आईसीटीपीएल ने अपने द्वारा पहले दावाकृत पूर्ण आरओसीई के विपरीत प्रासांकिक वर्षों के लिए वास्तविक/अनुमानित क्षमता उपयोगिता से जुड़े यथानुपात आधार पर सभी वर्षों के लिए आरओसीई का दावा किया है।

13. आईसीटीपीएल द्वारा सितंबर 2011 के अपने मूल प्रस्ताव के साथ भेजे गए लागत विवरण के अनुसार वर्ष 2012–13 के लिए अनुमानित वित्तीय/लागत स्थिति की तुलनात्मक स्थिति दर्शाने वाला विवरण, फरवरी 2012 में भेजे गए संशोधित अनुमान और मार्च 2012 में भेजे गए अद्यतन अनुमान नीचे दिए गए हैं:-

क्र. सं	विवरण	सितंबर 2011 में भेजे गए अनुमान	फरवरी 2012 में भेजे गए संशोधित अनुमान	मार्च 2012 में भेजे गए अद्यतन अनुमान
		2012-13	2012-13	2012-13
1.	यातायात (टीईयू में)	58,238	38,097	38,097
2.	परिचालन आय (रु0 लाखों में)	946.04	695.44	695.44
3.	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रतिलाभ के बाद (रु0 लाखों में)	(519.56)	(522.55)	(735.24)
4.	निवल घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-55%	-75%	-106%

14. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासारिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

15. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती हैः—

- (i). आईसीटीपीएल का मौजूदा दरमान दिसंबर 2009 में अनुमोदित किया गया था जिसकी वैधता 31 मार्च 2012 तक थी। इस विश्लेषण में आईसीटीपीएल के प्रस्ताव दिनांक 19 अगस्त 2011, फरवरी 2012 में इसके द्वारा प्रेषित संशोधित लागत विवरणों (3क और 3ख के अलावा) और इस मामले की कार्यवाही के दौरान इसके द्वारा प्रेषित अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों पर विचार किया गया है।
- (ii). आईसीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव में अनुसूचित संशोधन से छह महीने पहले अर्थात् 1 अक्टूबर 2011 से संशोधन की मांग की है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.1.8 के अनुसार, पत्तनों/निजी टर्मिनल सही और पर्याप्त कारणों से अनुसूचित समय से पहले संशोधन का प्रस्ताव कर सकते हैं। इस मामले में, आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत कारण निवेश पर प्रतिलाभ (आरओआई) में पर्याप्त कमी का कारण प्राथमिक रूप से टर्मिनल में इसकी सुविधाओं का कम उपयोग है। जैसाकि इस विश्लेषण के बाद वाले भाग से देखा जा सकता है। इसलिए, आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क में समय से पहले वृद्धि द्वारा उपयोक्ताओं पर अतिरिक्त बोझ डालना उपयुक्त नहीं होगा। अतः समय से पहले 1 अक्टूबर 2011 से दरों के संशोधन की मांग वाला आईसीटीपीएल का प्रस्ताव खारिज किया गया है।
- (iii). दिसंबर 2009 में निर्धारित मौजूदा प्रशुल्क वर्ष 2009–10 से 2011–12 के अनुमानित वित्तीय/लागत स्थिति पर विश्वास करते हुए था। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 इस प्राधिकरण को अधिकार देता है कि प्रवालित प्रशुल्क प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय विश्वास किए गए पूर्णानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर महापत्तनों और वहां पर निजी टर्मिनलों के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करे। अतः वर्ष 2009–10 से 2011–12 के दौरान टर्मिनल के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन का निम्नलिखित अनुच्छेदों में विश्लेषण किया गया है।
- (iv). (क). आईसीटीपीएल ने वर्ष 2009–10 और 2010–11 के लेखापरीक्षित लेखों में यथा प्रतिवेदित स्थिति के साथ लागत विवरण में यथा प्रेषित वित्तीय/लागत स्थिति का मिलान करते हुए विवरण प्रस्तुत किया था। लागत विवरण में दर्शाई गई स्थिति, नीचे चर्चा किए गए कुछ संशोधन के अधीन, उक्त दो वर्षों के दौरान वास्तविक निष्पादन की समीक्षा के लिए विद्यार किया गया हैः—
  - (i). वर्ष 2009–10 और 2010–11 के लिए प्रतिवेदित सामान्य उपरिव्ययों में व्याज प्रभारों के क्रमशः रु0 10.51 लाख और रु0 42.29 लाख शामिल हैं। चूंकि व्याज 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रशुल्क के निर्धारण के लिए नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ में लागत की स्थीकार्य मद नहीं है, इसलिए व्याज प्रभारों को आईसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित सामान्य उपरिव्ययों से अलग किया गया है।
  - (ii). आईसीटीपीएल द्वारा लागत विवरण में सुविचारित वर्ष 2009–10 के सामान्य उपरिव्ययों में इसके द्वारा लेखों में बट्टा खाते शेयर इश्यू व्ययों संबंधी रु 25.90 लाख शामिल है। प्रश्न किए जाने पर, आईसीटीपीएल ने बताया है कि कम्पनी अधिनियम के अनुसार व्यय को उसी वर्ष में बट्टा खाता डाला गया है। इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार, प्रारंभिक व्ययों को परियोजना अवधि में प्रगाजित किया जाता है। तदनुसार, शेयर इश्यू व्यय राशि रु 25.90 लाख को वर्ष 2009–10 से शुरू करके 29 वर्षों में समान वार्षिक किस्तों में प्रगाजित किया गया है। इसके अलावा, वर्ष 2009–10 के वार्षिक लेखे 'तकनीकी सहयोग सेवाओं के लिए शुल्कों संबंधी रु 13.63 लाख के व्यय दर्शाते हैं जिसे लागत विवरण में सामान्य उपरिव्ययों के अधीन शामिल किया गया है। इस संबंध में प्रश्न किए जाने पर, आईसीटीपीएल ने पुष्टि की है कि यह व्यय प्रवर्तकों के बीच शेयरहोल्डरों के करार के अनुसार बही खाते में लिया गया है। 2005 के प्रशुल्क

दिशानिर्देशों के खड 2.8.2 के अनुसार, निजी टर्मिनलों द्वारा अपने प्रवर्तकों को तकनीकी सहयोग सेवाओं के लिए भुगतान किए गए/देय शुल्क तब तक प्रशुल्क प्रयोजनों के लिए लागत की गद की स्वीकार्य मद रूप में सुविचारित नहीं किया जाएगा। जब तक 'आमर्स लैंथ रिलेशनशिप' की यार्डरिटिक लागू करते हुए इसकी उपयुक्तता स्थापित नहीं हो जाती है। अतः तकनीकी सेवा शुल्क यह दर्शाने के लिए दस्तावेजी साक्ष्य और आईटी निर्धारण आदेशों की प्रस्तुति के अधीन लागत मद रूप में स्वीकार किया गया है कि आयकर प्राधिकारियों ने इस व्यय को स्वीकार कर लिया है। ऐसी स्थिति में, आईसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2009–10 में प्रतिवेदित ₹ 13.63 लाख के व्यय इसके प्रशुल्क की अगती समीक्षा के समय आईटी निर्धारण आदेशों को प्रस्तुत करने की शर्त पर विचार किया गया है, जैसा अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में किया गया था। यदि ऐसा साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया जाता है तो अब स्वीकृत किया गया यह व्यय अगले प्रशुल्क समीक्षा में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

(iv). वर्ष 2010–11 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित अन्य आय में स्क्रेप की बिक्री से आय संबंधी ₹ 67,700/- की राशि शामिल है, जिसे आईसीटीपीएल द्वारा लागत विवरणों में सुविचारित नहीं किया गया है। यह लागत विवरण में वर्ष 2010–11 के लिए वित्त एवं विविध आय के अधीन सुविचारित किया गया है क्योंकि यह विविध आय की प्रकृति में है।

(x). जहाँ तक वर्ष 2011–12 का संबंध है, आईसीटीपीएल ने जनवरी 2012 तक प्रथम 10 महीनों के वास्तविक आंकड़ों और शेष दो महीनों फरवरी 2012 और मार्च 2012 के अनुमानों के आधार पर लागत विवरण भेजा है। अप्रैल 2011 से जनवरी 2012 तक की अवधि के वास्तविक आंकड़े, सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित, भेजने के लिए आईसीटीपीएल से विशिष्ट अनुरोध किए जाने पर, आईसीटीपीएल ने बताया है कि अर्धवर्षीय लेखे (अप्रैल से सितंबर 2011) संविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा विधिवत् प्रमाणित किए गए हैं जिन्हें शेष 4 महीनों के वास्तविक आंकड़ों के साथ लागत विवरणों में शामिल किया गया है। इसने बिना लेखापरीक्षक के प्रमाण के 31 जनवरी 2012 को समाप्त 10 महीनों की अवधि के अस्थाई लेखे भेज हैं जोकि तदनुसूती अवधि के लिए लागत विवरण आंकड़ों के साथ करार में है। इसने बताया है कि लेखापरीक्षक का प्रमाणपत्र एक बार वर्ष समाप्त होने पर प्राप्त किया जाएगा। जब कुछ अन्य निजी टर्मिनल वर्ष के हिस्से के लिए प्रमाणित लेखे भेजने में समर्थ हैं तो यह स्पष्ट नहीं है कि वर्ष 2011–12 के हिस्से के लिए अपने प्रमाणित लेखे भेजना आईसीटीपीएल के लिए संभव क्यों नहीं है। प्रमाणित लेखों के अभाव में, जनवरी 2012 तक 10 महीनों के लिए आईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित अस्थाई लेखों के आधार पर लागत विवरण आंकड़ों पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है। लागत विवरण में दर्शाई गई स्थिति कुछ संशोधनों के अधीन सुविचारित की गई है जिनपर नीचे चर्चा की गई है:-

(i). अप्रैल 2011 से जनवरी 2012 तक की अवधि के अस्थाई लेखों में दर्शाया गया और सामान्य उपरिव्ययों के अधीन आईसीटीपीएल द्वारा शामिल किया गया ₹ 86.71 लाख का व्याज भुगतान लागत विवरण से हमारे द्वारा अलग रखा गया है।

(ii). अप्रैल 2011 से जनवरी 2012 तक की अवधि के अस्थाई लेखों में दर्शाई गई और आईसीटीपीएल द्वारा लागत विवरणों में सुविचारित नहीं की गई स्क्रेप की बिक्री के लेखा पर अन्य आय राशि ₹ 0.137 लाख लागत विवरणों में वित्त तथा विविध आय के अधीन सुविचारित की गई है।

(g). आईसीटीपीएल ने लागत विवरणों में वर्ष 2011–12 में अंतिम दो महीनों के अनुमान भेजे हैं और समग्र वर्ष 2011–12 की लागत स्थिति 10 महीनों के वास्तविक आंकड़ों और शेष महीनों के अनुमानों के जोड़ रूप में भेजा गया है। आईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित दो महीनों के अनुमान जनवरी 2012 तक प्रथम 10 महीनों के वास्तविक आंकड़ों के साथ मेल खाते नहीं दिखते हैं। इस स्थिति पर निम्नलिखित अनुच्छेदों में चर्चा की गई है:-

(i). आईसीटीपीएल ने वर्ष 2011–12 के प्रथम 10 महीनों के लिए वास्तविक यातायात 25,922 टीईयू बताया है, जोकि औसतन 2,592 टीईयू प्रति माह परिणामित होता है, जबकि आईसीटीपीएल ने शेष दो महीनों के लिए 4,359 टीईयू अर्थात् 2,179 टीईयू प्रति माह यातायात का अनुमान लगाया है। तथापि, अनुवर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट किए गए कारणों से, दो महीनों के लिए आईसीटीपीएल के यातायात अनुमानों पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

(ii). आईसीटीपीएल ने प्रथम 10 महीनों के लिए ₹ 330.28 लाख की वास्तविक कंटेनर प्रहस्तन आय के विपरीत, दो महीनों के लिए ₹ 70.28 लाख की कंटेनर प्रहस्तन आय का अनुमान लगाया है। आईसीटीपीएल ने वास्तविक/अनुमानित थपुट के लिए मौजूदा प्रशुल्क पर वर्ष 2011–12 के लिए वास्तविक/अनुमानित आय के लिए आय परिकलन भेजा है। हालांकि आय परिकलन में सुविचारित कुछ दरें मौजूदा दरमान में नहीं दर्शाई गई हैं, परन्तु आईसीटीपीएल ने दरमान दरों के साथ इसे जोड़ते हुए परिकलन में सुविचारित दरों के लिए गणना पत्रक भेजा है। उपर्युक्त के मद्देनजर, दो

महीनों फरवरी और मार्च 2012 के लिए आईसीटीपीएल द्वारा अनुमानित कंटेनर प्रहस्तन आय बिना किसी संशोधन के इस विश्लेषण में सुविचारित की गई है।

आईसीटीपीएल ने प्रथम 10 महीने की अवधि के लिए प्रतिवेदित ₹ 85.72 लाख की वास्तविक आय के विपरीत दो महीनों के लिए ₹ 15.09 लाख की कार्गो प्रहस्तन आय का अनुमान लगाया है, जोकि यथानुपत्त आधार पर तुलनीय है। यह आय आईसीटीपीएल टर्मिनल में प्रहस्तित बल्क कार्गो पर घाटशुल्क के संबंध में एमबीपीटी से प्राप्त/प्राप्ति-योग्य 25 प्रतिशत हिस्सेदारी का प्रतिनिधित्व करती है जब टर्मिनल खाली है, जैसाकि आईसीटीपीएल द्वारा बताया गया है। इस संबंध में आईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित गणनाओं के अभाव में, दो महीनों फरवरी 2012 और मार्च 2012 के लिए ₹ 15.09 लाख की अनुमानित कार्गो प्रहस्तन आय इस विश्लेषण में विश्वास की गई है। यह उल्लेखनीय है कि एमबीपीटी ने भी इस संबंध में कोई आपत्ति नहीं उठाई है।

आईसीटीपीएल ने प्रथम 10 महीनों के लिए ₹ 31.59 लाख की वास्तविक आय के विपरीत दो महीनों के लिए ₹ 1.15 लाख की कंटेनर भंडारण आय का अनुमान लगाया है। आईसीटीपीएल के मौजूदा दरमान के अनुसार, कंटेनर भंडारण प्रभार अमेरिकी डॉलरों में मूल्यवर्गित हैं। विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद, आईसीटीपीएल ने वास्तविक/अनुमानित भंडारण प्रभारों के समर्थन में कोई गणना/परिकलन नहीं भेजा है और इसके द्वारा परिकलन में सुविचारित विनियम दर भी नहीं दर्शाई है। इसने पूर्व वर्षों के दौरान अर्जित वास्तविक भंडारण प्रभारों के लिए कोई विराम समय विश्लेषण भी नहीं भेजा है।

अपेक्षित व्योरों के अभाव में और यह विचार करते हुए कि दो महीनों के लिए अनुमानित भंडारण आय प्रथम 10 महीनों के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में कम हैं, दो महीनों के लिए अनुमानित भंडारण प्रभार 4,359 टीईयू के अनुमानित शुपुट के लिए पिछले तीन वर्षों 2009–10 से 2011–12 (जनवरी 2012 तक) के दौरान वसूल की गई प्रति टीईयू औसत भंडारण आय को लेखा में लेते हुए संशोधित किया गया है। तदनुसार, दो महीनों की अवधि के लिए संशोधित भंडारण प्रभार आईसीटीपीएल द्वारा अनुमानित ₹ 1.15 लाख की बजाय ₹ 5.91 लाख परिणित होता है।

(iii). आईसीटीपीएल ने दो महीनों के लिए ₹ 77,213 की औसत कर्मचारी लागत पर विचार किया है जोकि प्रथम 10 महीनों के लिए प्रतिवेदित ₹ 26,887/- की औसत मासिक कर्मचारी लागत के विपरीत ₹ 38,065/- प्रति माह परिणित होता है। औसत मासिक लागत में वृद्धि 42 प्रतिशत परिणित होती है। जब कर्मचारियों की संख्या समग्र वर्ष के लिए एकसमान रूप से 70 बनाए रखी गई है तो औसत मासिक लागत में ऐसी वृद्धि पर विचार करने के कारणों को अस्पष्ट रखा गया है। ऐसी स्थिति में, दो महीनों के लिए अनुमानित परिचालन और प्रत्यक्ष लेवर लागत प्रथम 10 महीनों के लिए प्रतिवेदित ₹ 26,887/- की वास्तविक औसत मासिक कर्मचारी लागत के आधार पर संशोधित की गई है।

(iv). आईसीटीपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित, अनुरक्षण लेवर व्यय की आउटसोर्स की गई एक मद है। आईसीटीपीएल ने प्रथम 10 महीनों के लिए ₹ 63.02 लाख के वास्तविक आंकड़े के विपरीत दो महीनों के लिए ₹ 15.05 लाख की राशि का अनुमान लगाया है। आईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित दस्तावेजी साक्ष्य के अनुसार, संविदाकार को मासिक भुगतान 19, 18 और 17 कर्मचारियों के लिए क्रमशः अक्टूबर 2011 तक ₹ 6,56,250/-, नवंबर 2011 के लिए ₹ 6,36,250/- और दिसंबर 2011 के लिए ₹ 6,06,250/- दर्शाया गया है। आईसीटीपीएल ने करार प्रति में दर्शाइ गई दरों से इसे जोड़ने के लिए ₹ 15.05 लाख की अनुमानित अनुरक्षण लेवर लागत के लिए कोई गणनाएं नहीं भेजी हैं। उपर्युक्त के मददेनजर, दो महीनों फरवरी और मार्च 2012 के लिए अनुमानित अनुरक्षण लेवर लागत आईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित दस्तावेजी साक्ष्य में निर्दिष्ट ₹ 606,250/- के मासिक भुगतान के आधार पर संशोधित किया गया है, जो ₹ 12.25 लाख परिणित होता है।

(v). आईसीटीपीएल ने प्रथम 10 महीनों के लिए प्रतिवेदित ₹ 8.84 की वास्तविक इकाई लागत के विपरीत दो महीनों के लिए परिवर्तनीय विजली लागत के अनुमानन में ₹ 105.50 की दर से विजली की इकाई लागत पर विचार किया है। दो महीनों के लिए इकाई विजली लागत में भारी वृद्धि का कारण आईसीटीपीएल द्वारा स्पष्ट नहीं किया गया है।

संयोगवश, आईसीटीपीएल और एमबीपीटी दोनों ने आईसीटीपीएल द्वारा एमबीपीटी को देय विजली प्रभारों के संबंध में उनके बीच विवाद के बारे में सूचित किया है और बताया है कि यह मामला विवाद के समाधान के लिए विशेषज्ञ को भेजा जा रहा है। हालांकि आईसीटीपीएल ने बताया है कि

उसने 22 मार्च 2012 को प्रेषित संशोधित लागत विवरण में करार प्रावधानों के आधार पर लागत विवरणों में केवल ₹0 6/- प्रति इकाई पर विचार किया है, परन्तु आईसीटीपीएल ने सभी वर्षों के लिए पर्याप्त रूप से इकाई बिजली लागत संशोधित की है। पहले लिए गए निर्णय में अचानक बदलाव का कारण अविदित है। किसी भी स्थिति में, वर्ष 2008–10, 2010–11 और 2011–12 (जनवरी 2012 तक) के लिए प्रतिवेदित इकाई लागत वास्तविक व्ययों पर आधारित है। तथापि, (10 महीनों के लिए वास्तविक के नाते) ₹0 8.84 की इकाई लागत से दो महीनों की अवधि के लिए ₹0 105.50 करने का औचित्य आईसीटीपीएल द्वारा नहीं दिया गया है। ऐसी स्थिति में, दो महीनों के लिए अनुमानित बिजली लागत ₹0 8.84 की वास्तविक इकाई लागत के बराबर संशोधित किया गया है। परिणामस्वरूप, दो महीनों के लिए सुविचारित अनुमानित परिवर्तनीय बिजली लागत आईसीटीपीएल के अनुमानों ₹0 32.25 लाख के विपरीत ₹0 273 लाख परिणित होती है।

दो महीनों के लिए आईसीटीपीएल द्वारा अनुमानित निर्धारित बिजली लागत भी आईसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित प्रथम 10 महीनों के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर आनुपातिक आधार पर संशोधित किया गया है।

सावधानीपूर्वक मामले के रूप में, यह स्पष्ट किया गया है कि प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में पूर्व वर्षों के दौरान आईसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक व्ययों के आधार पर इकाई लागत का विचार आईसीटीपीएल और एमबीपीटी के बीच विवाद के पूर्व-निर्णयकर्ता के रूप में नहीं माना जा सकता। यदि पक्षों के बीच विवाद के समाधान के आधार पर आईसीटीपीएल द्वारा भुगतान किए गए/देय वास्तविक प्रभारों में भिन्नता होती है तो ऐसी स्थिति की आईसीटीपीएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय समीक्षा की जाएगी।

(vi). 22 मार्च 2012 को प्रेषित फार्म 3 ख में, आईसीटीपीएल ने सभी प्रासारिक वर्षों के लिए अलग से ईंधन लागत के परिवर्तनीय और निश्चित घटकों के बारे में बताया है। आईसीटीपीएल ने प्रथम 10 महीनों के लिए प्रतिवेदित वास्तविक इकाई लागत और इकाई उपभोग के बराबर दो महीनों के लिए परिवर्तनीय ईंधन लागत के अनुमान में 1.06 लिटर की दर से ईंधन के इकाई उपभोग और ₹0 45.36 प्रति लिटर की ईंधन की इकाई लागत और 1.06 लिटर/टीईयू की दर से इकाई उपभोग के अनुसार, वर्ष 2011–12 के प्रथम 10 महीनों में 25,922 टीईयू के वास्तविक थ्रुपुट के लिए परिवर्तनीय ईंधन लागत ₹0 18.09 लाख की दर से प्रतिवेदित उक्त 10 महीनों के लिए वास्तविक परिवर्तनीय लागत के विपरीत ₹0 12.46 लाख परिणित होती है। भिन्नता के कारण अस्पष्ट रह गए हैं। आईसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित ईंधन के इकाई उपभोग और इकाई लागत पर विश्वास करते हुए, 10 महीनों के लिए परिवर्तनीय ईंधन लागत हमारे द्वारा, प्रथम 10 महीनों के लिए ईंधन लागत के निर्धारित तत्वों और परिवर्तनीय कूल वास्तविक को बनाए रखने के लिए ईंधन लागत की निर्धारित घटक में भिन्नता को समायोजित करते हुए ₹0 12.46 लाख देखा रा बताई गई है।

दो महीनों फरवरी 2012 और मार्च 2012 के लिए अनुमानित परिवर्तनीय ईंधन लागत भी 4,359 टीईयू के अनुमानित थ्रुपुट के लिए 1.06 लिटर/टीईयू के वास्तविक उपभोग और ₹0 45.28 प्रति लिटर की वास्तविक प्रचलित बाजार दर पर संशोधित किया गया है।

दो महीनों के लिए आईसीटीपीएल द्वारा अनुमानित निर्धारित ईंधनलागत भी प्रथम 10 महीनों के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर यथानुपात पर संशोधित किया गया है।

(vii). मरम्मतों और अनुरक्षण में दो मदें अर्थात मरम्मते और अनुरक्षण – परिचालन तथा मरम्मते और अनुरक्षण – उपस्कर शामिल हैं। दो महीनों फरवरी 2012 और मार्च 2012 के लिए आईसीटीपीएल द्वारा अनुमानित परिचालनाओं के मामले में अनुमानित मरम्मतों और अनुरक्षण व्यय प्रथम 10 महीनों के यथानुपात वास्तविक आंकड़ों से कमतर पाए गए हैं। इसलिए, इसपर बिना किसी संशोधन के विचार किया गया है। मरम्मतों और अनुरक्षण – उपस्कर के मामले में, उक्त दो महीनों के लिए आईसीटीपीएल के अनुमान प्रथम 10 महीनों के यथानुपात वास्तविक आंकड़ों की तुलना में उच्चतर पाए गए हैं जिनके कारण अस्पष्ट रह गए हैं। अतः दो महीनों की अवधि के लिए अनुमानित मरम्मतों और अनुरक्षण व्यय – उपस्कर यथानुपात आधार पर संशोधित किए गए हैं।

(viii). आईसीटीपीएल ने प्रथम 10 महीनों के लिए प्रतिवेदित ₹0 47.79 लाख के वास्तविक व्ययों के विपरीत ₹0 10.69 लाख पर दो महीनों फरवरी 2012 और मार्च 2012 के लिए उपस्कर किराया प्रभारों का अनुमान लगाया है। उपस्कर किराया प्रभार कंटेनरों के परिवहन के लिए ट्रैक्टर ट्रेलरों को विनियुक्त करने के लिए किराया प्रभारों का प्रतिनिधित्व करते हैं। आईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित

दस्तावेजी साक्ष्य के अनुसार, देय दर ₹ 185/- प्रति टीईयू है और ₹ 39,200/- प्रति माह की अतिरिक्त राशि लागत वृद्धि के लिए अप्रैल 2011 से देय है। वर्ष 2011-12 में 10 महीनों की अवधि के लिए प्रतिवेदित वास्तविक उपस्कर किराया प्रभारों के आधार पर, प्रति टीईयू वास्तविक लागत ₹ 185/- प्रति टीईयू के करीब परिगणित होती है जो दर्शाता है कि ₹ 39,200/- प्रति माह की अतिरिक्त राशि का भुगतान 10 महीनों के वास्तविक व्यर्थों में नहीं दर्शाया गया है। ऐसी स्थिति में, आईसीटीपीएल द्वारा सुविचारित दो महीनों के अनुमानित उपस्कर किराया प्रभार ₹ 4,359 टीईयू के अनुमानित थप्पुट के लिए ₹ 185/- प्रति टीईयू की औसत लागत को लेखा में लेते हुए संशोधित किया गया है।

(ix). दो महीनों के लिए आईसीटीपीएल द्वारा अनुमानित पट्टा किराया बिना किसी संशोधन को स्वीकार करते हुए विचार किया गया है कि समग्र वर्ष 2011-12 के लिए अनुमानित पट्टा किराया 2010-11 के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में 5 प्रतिशत ज्यादा है। 5 प्रतिशत की वृद्धि एलए प्राक्धानों के अनुसार पाई गई है। इस संबंध में एमबीपीटी द्वारा प्रेषित सूचना पट्टा वर्ष से संबंधित प्रतीत होती है ना कि वित्तीय वर्ष आधार पर। तथापि, यदि यथानुपात आधार पर गणना की जाती है तो एमबीपीटी द्वारा प्रेषित आंकड़े और आईसीटीपीएल के अनुमान तुलनीय हैं।

संयोगवश, एमबीपीटी ने बताया है कि आईसीटीपीएल ने पोर्ट केबिन के लिए ₹ 11.86 लाख प्रतिवर्ष के पट्टा किरायों का भुगतान नहीं किया है। यह प्रकट होता है कि आईसीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव में पोर्ट केबिन के मामले में पट्टा किराये पर विचार नहीं किया है। इसने इस संबंध में एमबीपीटी द्वारा किसी दावे के बारे में भी नहीं बताया है। इस स्थिति को स्वीकार करते हुए कि पोर्ट केबिनों का आबटन विशिष्ट रूप से एलए के अधीन नहीं आता है, पोर्ट केबिन के मामले में पट्टा किराया इस विश्लेषण में सुविचारित नहीं किया गया है।

(x). दो महीनों के लिए आईसीटीपीएल द्वारा अनुमानित बीमा लागत प्रथम 10 महीनों के लिए यथानुपात वास्तविक आंकड़ों की अपेक्षा कमतर दिखाई देता है और इसपर बिना किसी संशोधन के विचार किया गया है।

(xi). दो महीनों के लिए आईसीटीपीएल द्वारा अनुमानित अन्य व्यय प्रथम 10 महीनों के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर यथानुपात आधार पर संशोधित किया गया है।

(xii). दो महीनों के लिए आईसीटीपीएल द्वारा अनुमानित प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों और सामान्य उपरिव्ययों को प्रथम 10 महीनों के समायोजित वारतविक आंकड़ों के आधार पर यथानुपात आधार पर संशोधित किए गए हैं, क्योंकि इन दो मर्दों के मामले में आईसीटीपीएल के अनुमान उच्चतर पाए गए हैं।

(xiii). आईसीटीपीएल ने फरवरी 2012 से मार्च 2012 तक दो महीनों की अवधि के दौरान सकल प्रखंडमें ₹ 173.30 लाख के संबंधितों का प्रस्ताव किया है। विशिष्ट प्रश्न किए जाने के बावजूद, आईसीटीपीएल ने योजनाओं/कार्यों, वर्तमान स्थिति, अनुमानित लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य, मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक, के ब्योरे नहीं भेजे हैं। अपेक्षित ब्योरों के अभाव में और यह रिस्ति स्वीकार करते हुए कि बीपीएस पर परिचालन दिसंबर 2012 से समाप्त हो जाएंगे जैसाकि आईसीटीपीएल द्वारा बताया गया है, फरवरी और मार्च 2012 में सकल प्रखंड में ₹ 173.30 लाख के प्रत्यावित संवर्धन इस विश्लेषण में सुविचारित नहीं किए गए हैं। आईसीटीपीएल द्वारा परिकलित वर्ष 2011-12 के लिए अनुमानित यूल्याहास भी उपर्युक्त संशोधित किया गया है।

(d). समग्र वर्ष 2011-12 के लिए आईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित लागत विवरण जनवरी 2012 तक 10 महीनों के लिए समायोजित वास्तविक आंकड़ों और शेष दो महीनों के संशोधित अनुमानों के आधार पर, उपर्युक्त चर्चाओं के अनुसार, संशोधित किया गया है।

(e). वर्ष 2009-10 से 2011-12 की वास्तविक वित्तीय/लागत रिस्ति में उपर्युक्त संशोधनों के अधीन, उक्त तीन वर्षों के लिए आईसीटीपीएल के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन के सापेक्ष प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान विश्वास किए गए अनुमानों पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

(f). वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 (जनवरी 2012 तक) के दौरान आईसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक यातायात क्रमशः 39,002 टीईयू, 51,593 टीईयू और 25,922 टीईयू है, जोकि कुल 116,517 टीईयू परिगणित होता है। एमबीपीटी के अनुसार, उपर्युक्त अवधि के लिए कुल यातायात 114,188 टीईयू है। इन दो रिस्तियों की तुलना करते हुए, आईसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित रिस्ति 2,329 टीईयू तक उच्चतर है। दो पक्षों द्वारा प्रतिवेदित यातायात में भिन्नता का कारण ज्ञात नहीं है। आईसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित वारतविक यातायात, उच्चतर होने के नाते, इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

वर्ष 2009–10 से 2011–12 (फरवरी 2012 और मार्च 2012 के अनुमानों सहित) के दौरान आईसीटीपीएल द्वारा प्रहसित संचयी कुल यातायात समान अवधि के लिए 351,785 टीईयू के अनुमानित यातायात के विपरीत 120,876 टीईयू है। प्रत्यक्ष निष्पादन में भिन्नता (–) 65.64 प्रतिशत पाइ गई है।

(छ). अनुमान स्तर पर परिचालन आय पिछले प्रशुल्क आदेश 30 दिसंबर 2009 में अनुमोदित 10 प्रतिशत प्रशुल्क कटौती के लिए समायोजित की गई है। वर्ष 2009–10 से 2011–12 के लिए संचयी वास्तविक परिचालन आय रु 5914.68 लाख की संचयी परिचालन आय के समायोजित अनुमानके विपरीत रु 20 2017.70 लाख है, परिणामस्वरूप (–) 65.89 प्रतिशत की भिन्नता है।

संयोगवश, विशिष्ट अनुरोध किए जाने के बावजूद, आईसीटीपीएल ने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में निर्दिष्ट आय के साथ रिस्ति का गिलान करते हुए वर्ष 2009–10 और 2010/11 के लिए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर आय परिकलन नहीं भेजा है। तथापि, जैसाकि ऊपर बताया गया है, इसने वर्ष 2011–12 के लिए आय परिकलन भेजा है। घाट क्रेनों और बिना घाट क्रेनों के कटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए आईसीटीपीएल के दरमान में निर्धारित दरें भिन्न हैं। इसके अलावा, दरमान बाज़ों द्वारा जेएनपीटी और आईसीटीपीएल के बीच संचिलित कंटेनरों के लिए पृथक् दरें निर्धारित करता है। हालांकि आईसीटीपीएल ने विदेशी, तटीय, पोतांतरण के रूप में वास्तविक यातायात का ब्रेकअप भेजा है, परन्तु इसने क्यूसी के साथ, क्यूसी के बिना प्रहसित कंटेनरों और बाज़ों द्वारा प्रहसित कंटेनरों के रूप में वास्तविक यातायात का ब्रेकअप नहीं भेजा है। ऐसे ब्योरों के अभाव में, यह संभव नहीं पाया गया है कि वर्ष 2009–10 और 2010–11 के दौरान प्रहसित वास्तविक यातायात के लिए मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर आईसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित परिचालन आय का सत्यापन किया जा सके। अपेक्षित सूचना के अभाव में, वर्ष 2011–12 (जनवरी 2012 तक) के दौरान कंटेनर प्रहस्तन आय की प्रति टीईयू वस्तुओं को आधार रूप में लिया गया है क्योंकि उक्त अवधि के लिए प्रहस्तन आय गणनाओं द्वारा समर्थित है। वर्ष 2011–12 (जनवरी 2012 तक) के लिए अस्थाई लेखों में प्रतिवेदित वास्तव में प्रहसित यातायात और वास्तविक परिचालन आय के आधार पर, प्रति टीईयू कंटेनर प्रहस्तन आय रु 1275/- परिणामित होती है। इस रिस्ति के विपरीत, वर्ष 2009–10 और 2010–11 के लिए प्रति टीईयू आय क्रमशः रु 1433/- और रु 1276/- उच्चतर परिणामित होती है। यह भिन्नता कंटेनर मिश्रण में बदलाव की वजह से हो सकती है। उपर्युक्त के मद्देनजर और आईसीटीपीएल द्वारा अभिपृष्ठ की गई रिस्ति को स्वीकार करते हुए भी कि वर्ष 2009–10 और 2010–11 के दौरान कोई रियायतें/छूट नहीं दिए गए थे, आईसीटीपीएल द्वारा उक्त दो वर्षों के लागत विवरणों में प्रतिवेदित आय इस विश्लेषण में सुविचारित की गई है।

(ज). वर्ष 2009–10 से 2011–12 के लिए संचयी वास्तविक परिचालन व्यय रु 3430.56 लाख के अनुमान के विपरीत रु 2015.50 लाख है, भिन्नता (–) 41.25 प्रतिशत है। उक्त तीन वर्षों के लिए संचयी वास्तविक उपरिव्यय रु 915.41 लाख के अनुमान के विपरीत रु 231.81 लाख है, परिणामस्वरूप भिन्नता (–) 74.68 प्रतिशत है।

(झ). उक्त तीन वर्षों के लिए वास्तविक आंकड़ों और अनुमानों के बीच संचयी मूल्यहास में भिन्नता (–) 32.48 प्रतिशत परिणामित होती है।

(ञ). तीन वर्षों के लिए परिचालन व्ययों में भिन्नता, मूल्यहास, उपरिव्यय और निवल वित्त तथा विविध व्ययों का जोड़ (–) 44.74 प्रतिशत परिणामित होता है।

(ट). वर्ष 2009–10 से 2010–11 (जनवरी 2012 तक) के लागत विवरणों में आईसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित अचल परिसंपत्तियों का शेष निवल प्रखंड प्रासंगिक वर्षों के लेखापरीक्षित/अस्थाई लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों के साथ करार में है और इसलिए बिना किसी संशोधन के विचार किया गया है। पहले बताए गए कारणों से, दो महीनों फरवरी 2012 और मार्च 2012 में सकल प्रखंड में रु 173.30 लाख के संघर्षों पर विचार नहीं किया गया है। तदनुसार, 31 मार्च 2012 को अचल परिसंपत्तियों का शेष निवल प्रखंड नियोजित पूँजी पर पहुंचने के लिए आईसीटीपीएल द्वारा प्रतरातित संवर्धनों को अलग रखते हुए संशोधित किया गया है।

(ट). वर्ष 2009–10 से 2012–13 के लिए आईसीटीपीएल द्वारा सुविचारित वास्तविक/अनुमानित कार्य पूँजी पर नीचे चर्चा की गई है:

(i). आईसीटीपीएल ने वर्ष 2009–10 और 2010–11 के लिए विविध देनदारों पर विचार नहीं किया है। अगले दो वर्षों 2011–12 और 2012–13 के लिए, विविध देनदारों के लिए इसने रु 12.48 लाख प्रत्येक पर विचार किया है। प्रतिमानकों के अनुसार, भारतीय रेलवे द्वारा देय दो महीने की संपदा आय और दो महीने के टर्मिनल प्रभार स्वीकार्य विविध देनदारों के लिए सीमा हैं। भारतीय रेलवे को देय संपदा आय और टर्मिनल प्रभार आईसीटीपीएल जैसे निजी टर्मिनल परिचालकों के मागले में प्रासंगिक नहीं है।

इस प्राधिकरण ने 30 सितंबर 2008 को एक आदेश पारित किया था जो, साथ-साथ, विविध देनदारों के हिस्से के रूप में लिए जाने वाले एलए के साविदिक दायित्वों से आने वाली कुछ मद्दों पर आउटफ़लों की अनुमति प्रदान करता है। जहां तक भूमि पट्टा प्रभारों का साबध है, एलए के प्रावधानों के अनुसार, आईसीटीपीएल द्वारा एमवीपीटी को एक वर्ष का पट्टा किराया अग्रिम रूप में देय है। इस रिधिति पर विचार करते हुए, प्रासंगिक वर्षों के लिए वास्तविक/अनुमानित वार्षिक पट्टा किराये के आधार पर छह महीने का पट्टा किराया वर्ष 2009–10 से 2012–13 के लिए विविध देनदारों के अधीन सुविचारित किया गया।

- (ii). आईसीटीपीएल ने वर्ष 2009–10 और 2010–11 के लिए रु 6.89 लाख प्रत्येक की राशि और वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लिए रु 5.44 लाख प्रत्येक, प्रतिमानकों के अनुसार कार्य पूंजी के दिशानिर्देशों में निर्धारित केपिटल पुर्जों की वस्तुसूची पर सीमा एक वर्ष का औसत उपभोग है और वस्तुसूची की अन्य मद्दों पर सीमा ईंधन के अलावा भड़ारों के छह महीनों के औसत उपभोग है। अनुरोध के बावजूद, आईसीटीपीएल ने प्रासंगिक वर्षों के लिए अपने द्वारा सुविचारित वस्तुसूची मूल्य के समर्थन में कोई आधार/गणनाएं नहीं भेजी हैं। प्रासंगिक वर्षों के दौरान आईसीटीपीएल द्वारा उपभोग की गई वस्तुसूची के मूल्य के ब्योरे भी उपलब्ध नहीं करवाए गए हैं। ब्योरों के अभाव में, वस्तुसूची का मूल्य सभी प्रासंगिक वर्षों के लिए कार्य पूंजी में 'शून्य' रूप में लिया गया है।
- (iii). प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित रोकड़ शेष पर सीमा एक माह के रोकड़ व्यय है। वर्ष 2009–10 से 2012–13 के लिए आईसीटीपीएल द्वारा सुविचारित वास्तविक/अनुमानित रोकड़ शेष प्रतिमानकों के अनुसार पाया गया है। तथापि, रोकड़ शेष इस विश्लेषण में यथा सुविचारित संशोधित परिचालन वर्षों और उपरिव्ययों के आधार पर संशोधित किया गया है।
- (iv). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में मौजूदा देयताओं के कोई प्रतिमानक नहीं दिए गए हैं। वर्ष 2009–10 और 2010–11 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे क्रमशः रु 632.40 लाख और रु 2510.78 लाख की दर से मौजूदा देयताएं दर्शाते हैं। आईसीटीपीएल ने लागत विवरणों में रु 98.23 लाख की दर से मौजूदा देयताओं और तदनुरूपी वर्षों के लिए रु 65.32 लाख के नकारात्मक आंकड़े पर विचार किया है। आईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित गणनाएं दर्शाती हैं कि इसने लेखों में प्रतिवेदित मौजूदा परिसंपत्तियों के अग्रिम घटक और ऋणों के साथ मौजूदा देयताओं को समायोजित किया है और निवल मूल्य को मौजूदा देयताओं के रूप में सुविचारित किया है। संक्षेप में, आईसीटीपीएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण कार्य पूंजी के परिकलन में मौजूदा परिसंपत्ति के ऋणों और अग्रिम घटक को स्वीकार करता है जोकि दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रतिमानकों के अनुसार स्वीकार्य नहीं है। अतः मौजूदा देयताओं के प्रति ऋणों और अग्रिमों के समायोजन पर विचार नहीं किया गया है।

इसके अलावा, आईसीटीपीएल ने एमजीटी के लिए दंड और प्रोद्भूत व्याज जैसी मौजूदा देयताओं की कुछ मद्दों को छोड़कर वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित रु 2510.78 लाख के विपरीत रु 380.66 लाख की दर से रु 2010–11 के लिए मौजूदा देयताओं (ऋणों और अग्रिमों के समायोजन से पहले) पर विचार किया है। तदनुसार, वर्ष 2009–10 और 2010–11 के लिए मौजूदा देयताएं क्रमशः रु 632.40 लाख और रु 380.66 लाख पर विचार किया है।

अगले दो वर्षों 2011–12 और 2012–13 के लिए आईसीटीपीएल द्वारा अनुमानित मौजूदा देयताएं समान दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए संशोधित किए गए हैं, जोकि उक्त दो वर्षों के लिए रु 508.05 लाख प्रत्येक परिणित होता है।

- (v). संशोधित मौजूदा देयताएं नकारात्मक कार्य पूंजी के परिणामस्वरूप सभी वर्षों 2009–10 से 2012–13 के लिए संशोधित मौजूदा परिसंपत्तियों की अपेक्षा ज्यादा है। इसलिए, कार्य पूंजी सभी प्रासंगिक वर्षों के लिए 'शून्य' सुविचारित की गई है।

- (c). शेषर इश्यू व्ययों का अप्रभाजित भाग नियोजित पूंजी के हिस्से के रूप में सुविचारित किया गया है जिसपर प्रतिलाम स्वीकार्य है। उपर्युक्त संशोधनों के अधीन, वर्ष 2009–10 से 2011–12 के लिए नियोजित पूंजी नियोजित पूंजी के विपरीत क्रमशः रु 1139.02 लाख, रु 1209.39 लाख और रु 791.70 लाख की अनुमानित होता है। सचयी वास्तविक और अनुमानित नियोजित पूंजी के बीच भिन्नता 1.68 प्रतिशत देखी गई है। आईसीटीपीएल ने सभी वर्षों 2009–10 से 2012–13 के लए 80,000 टीईयू पर टर्मिनल की वार्षिक क्षमता पर विचार किया है और इसे प्रासंगिक वर्षों के दौरान वास्तविक/अनुमानित क्षमता उपयोग से जोड़ते हुए यथानुपात आधार पर आरओसीई का दावा किया है। तथापि, जैसाकि इसके द्वारा प्रेषित गणनाओं से देखा गया है, यह क्षमता वार्ड क्षमता से संबंधित है। विशिष्ट अनुरोध किए जाने के बावजूद आईसीटीपीएल

टर्मिनल की घाट क्षमता के बारे में मौन है। एमबीपीटी ने केवल 150,000 टीईयू के एमजीटी को औचित्यप्रकर दर्शाने का प्रयास किया है और एमबीपीटी का प्रत्युत्तर मौजूदा सुविधाओं के आधार टर्मिनल की क्षमता के बारे में स्पष्ट नहीं है।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.11 विनिर्दिष्ट करता है कि रियायत करार के अधीन दायित्व के अनुसार किया गया निवेश आरओसीई के लिए सुविधारित किया जाएगा भले ही क्षमता उपयोग अर्जित नहीं किया गया हो। जैसाकि पिछले प्रशुल्क आदेश दिनांक 30 दिसंबर 2009 के अनुच्छेद 10 (xix) में दर्ज किया गया है, आईसीटीपीएल में परिसंपत्तियों को रियायत करार के अधीन एमबीपीटी से लिया गया है। उनकी मरम्मत की गई थी और उन्हें चालू हालत में बनाए रखा गया था। मौजूदा कार्यवाहियों के दौरान, एमबीपीटी ने आईसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित नियोजित पूँजी आंकड़ों पर कोई विपरीत टिप्पणी नहीं की है। अतः, आईसीटीपीएल की नियोजित पूँजी, 2011-12 में दो महीनों के दौरान प्रस्तावित नए पूँजी संवर्धनों को अलग रखने के अधीन, मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.11 और पिछले प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के मददेनजर, इसे क्षमता उपयोगिता से जोड़े बिना, 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई पर विचार किया गया है।

(४). स आरआसाइ पर विधायकों ने यह कहा है।  
उपर्युक्त समायोजनों के अधीन, वर्ष 2009–10 से 2011–12 के लिए प्रतिलाभ के बाद वित्तीय/लागत स्थिति घटाई की स्थिति दर्शाती है। वर्ष 2009–10 से 2011–12 के लिए स्वीकार्य प्रतिलाभ के बाद निवल घटा क्रमशः रु 571.46 लाख, रु 351.36 लाख और रु 497.55 लाख, कुल रु 1420.38 लाख है।

(५). आईसीटीपीएल के पूर्व निष्पादन के विश्लेषण के परिणामस्वरूप, अनुमानों की तुलना में आईसीटीपीएल के वास्तविक निष्पादन में भिन्नताएं, प्रमुख पैरामीटरों के संबंध में, निम्नलिखित तालिका में दिए गए हैं:-

विवरण	(₹० लाखों में)		
	2009-10 से 2010-11 का जोड़	अनुमान	वास्तविक
यातायात (टीईयू में)	351785	120876	(-)65.64%
परिचालन आय	5914.68	2017.70	(-)65.89%
परिचालन व्यय (मूल्यहास और उपरिव्ययों सहित)	5139.80	2840.43	(-)44.74%
नियोजित पूँजी (औसत)	1046.70	1064.27	(+)1.68%
नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ की दर	16%	शून्य	(-)100%

पूर्व अधिकारी के समायोजन के लिए + अथवा - 20 प्रतिशत की निष्पादन भिन्नता निर्धारित करते समय मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13, प्रत्यक्ष और वित्तीय दोनों निष्पादन की समीक्षा विनिर्दिष्ट करता है। इस मामले में, दोनों प्रत्यक्ष निष्पादन एवं नियोजित पूँजी के सिवाय परिचालन आय तथा परिचालन व्ययों जैसे वित्तीय निष्पादन के प्रमुख पैरामीटर 20 प्रतिशत से अधिक की नकारात्मक भिन्नता दर्शाते हैं। प्रतिलाभ स्वीकार किए जाने से पहले भी वास्तविक वित्तीय / लागत स्थिति सभी तीन वर्षों के लिए घाटा दर्शाती है। आईसीटीपीएल की प्रतिकूल वित्तीय / लागत स्थिति सुविधाओं के कम उपयोग की वजह से दिखाई देती है। भविष्य प्रशुल्क में पूर्व घाटे के 50 प्रतिशत का समायोजन विशेष रूप से वर्ष 2012-13 में कम उपयोग के जारी रहने के समक्ष, उपयोक्ताओं पर अनावश्यक बोझ पड़ेगा। अतः, भविष्य प्रशुल्क में पूर्व घाटे का 50 प्रतिशत के समायोजन इस मामले में औचित्य नहीं दिया गया है।

चूंकि वर्ष 2011-12 की घाटा स्थिति आंशिक रूप से अनुमानों पर आधारित है, इसलिए वर्ष 2011-12 की वास्तविक स्थिति अगले प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही के दौरान समीक्षा की जाएगी। यदि भिन्नता वर्ष 2011-12 के अनुमान और वास्तविक स्थिति के बीच पाया जाता है तो ऊपर सुविचारित वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए वित्तीय / लागत स्थिति की समीक्षा की जाएगी और 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार कार्यवाही की जाएगी।

(iv). जुलाई 2014 के अनुसार, सामान्य प्रशुल्क वैधता चक्र तब तक तीन वर्षों की अवधि है 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.1.8 के अनुसार, सामान्य प्रशुल्क वैधता चक्र तब तक तीन वर्षों की अवधि है। यह विचार करते हुए कि आईसीटीपीएल का जब तक इस प्राधिकरण द्वारा अन्यथा नियमित नहीं किया जाता है। यह विचार करते हुए कि आईसीटीपीएल का मौजूदा प्रशुल्क 31 मार्च 2012 तक वैध है, सामान्य प्रक्रिया में आईसीटीपीएल का अगला प्रशुल्क चक्र 2012-13 से 2014 तक तीन वर्षों की अवधि के लिए होगा। तथापि, इस मामले में, आईसीटीपीएल ने केवल यह कहते हुए 2012-13 के लिए अनुमान भेजे हैं कि समीक्षा किया जाने वाला प्रशुल्क केवल बीपीएस टर्मिनल के लिए लागू है और बीपीएस टर्मिनल में परिचालन, एलए के प्रावधानों के अनुसार, दिसंबर 2012 तक समाप्त हो जाएंगे। एमबीपीटी ने, इस स्थिति की पुष्टि करते समय, कहा था कि वर्तमान में 2 दिसंबर 2012 के बाद बीपीएस परिचालनों के विस्तार का कोई प्रस्ताव नहीं है।

यह प्रश्न किए जाने पर कि जब बीपीएस टर्मिनल में परिचालन ओसीटी टर्मिनल में विस्थापित हो जाएगा, आईसीटीपीएल ने बताया है कि लाइसेंसदाता ने एलए में प्रतिबद्ध समय-सारणी के अनुसार अपने दायित्वों को पूरा नहीं किया है और इसलिए ओसीटी परियोजना के पूरा होने में विलंब है। एमबीपीटी ने, विलंब स्वीकार करते हुए, कहा है कि संशोधित समय-सारणी के अनुसार ओसीटी टर्मिनल की शुरुआत मार्च 2013 तक होने की संभावना है।

आईसीटीपीएल और एमबीपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास करते हुए और ओसीटी पर प्रस्तावित व्यय का बीपीएस परिचालनों पर बोझ नहीं पड़ने देने के इस प्राधिकरण के निर्णय के मद्देनजर, इस मामले में प्रशुल्क वैधता एक वर्ष अर्थात् अप्रैल 2012 से मार्च 2013 तक द्रंकेटेड प्रशुल्क चक्र पर विचार किया गया है। तदनुसार, वर्ष 2012-13 के लिए आईसीटीपीएल द्वारा भेजे गए अनुमानों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

वर्ष 2010-11 में आईसीटीपीएल द्वारा प्रहसित वास्तविक यातायात 51,593 टीईयू है। अगले वर्ष 2011-12 के लिए, वास्तविक यातायात (2 महीनों की अनुमानित स्थिति के साथ) 30,281 टीईयू है। आईसीटीपीएल ने अगस्त 2010 के अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में वर्ष 2012-13 के लिए 58,238 टीईयू का अनुमान लगाया था। फरवरी 2012 में भेजे गए संशोधित लागत विवरण में, इसने वर्ष 2011-12 के वास्तविक निष्पादन के आधार पर वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित यातायात कम करके 38,097 टीईयू कर दिया है। वर्ष 2012-13 के लिए यातायात में अनुमानित वार्षिक वृद्धि पिछले वर्ष 2011-12 के वास्तविक यातायात से लगभग 26 प्रतिशत ज्यादा है। तथापि, 2010-11 में प्रहसित 51,593 टीईयू के वास्तविक यातायात की तुलना में, 2012-13 का अनुमानित यातायात 26 प्रतिशत की कटौती दर्शाता है। आईसीटीपीएल का यातायात अनुमान 38,097 टीईयू एलए में निर्धारित 1,50,000 टीईयू के एमजीटी से बहुत कम पाया गया है।

मूल यातायात अनुमान की तुलना में कमतर स्तर पर वर्ष 2012-13 के लिए कंटेनर यातायात के अनुमान के कारण अपर्याप्त ढुबाव, एमबीपीटी में उच्च पोत संबंधित प्रभार, मुम्बई में स्थापित लोजिस्टिक्स केन्द्रों की कमी बताए गए हैं। परिचालक द्वारा यह भी बताया गया है कि उपर्युक्त कारणों के मद्देनजर मेनलाइन पोत उसके टर्मिनल में नहीं आते हैं। बाजाँ द्वारा कंटेनरों के संचलन के लिए जेएनपीटी में निजी टर्मिनल परिचालक द्वारा बथ्टॉ का आबंटन नहीं किया जाना भी कम यातायात पूर्वानुमान के लिए आईसीटीपीएल द्वारा उद्धरित कारणों में से एक है। इस प्राधिकरण को आईसीटीपीएल के यातायात पूर्वानुमानों पर एमबीपीटी के विचारों का कोई लाभ नहीं हुआ। आईसीटीपीएल के सम्मुख पेश विषमताओं को ध्यान में रखते हुए और तत्काल पूर्ववर्ती वर्ष 2011-12 (जनवरी 2012 तक) में आईसीटीपीएल के वास्तविक निष्पादन को मद्देनजर रखते हुए, वर्ष 2012-13 के लिए आईसीटीपीएल द्वारा यथा प्रेषित यातायात अनुमानों पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित यातायात में आईसीटीपीएल द्वारा अंगीकृत कंटेनर मिश्रण अनुपात 2011-12 में 10 महीनों की अवधि के दौरान प्रहसित वास्तविक यातायात में वास्तविक कंटेनर मिश्रण से टेंडम पाया गया है। कंटेनर मिश्रण में बदलाव के कारण तटीय कंटेनरों के संचलन में वृद्धि और पोतांतरण कंटेनरों के संचलन में कटौती की वजह से विदेशी कंटेनरों की हिस्सेदारी में कमी बताए गए हैं। इस संबंध में आईसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है और वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित यातायात में आईसीटीपीएल द्वारा अनुमानित कंटेनर मिश्रण पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(v). (क). आईसीटीपीएल ने वर्ष 2012-13 के लिए रु 546.72 लाख की कंटेनर प्रहस्तन आय का अनुमान लगाया था जिसे अनुमानित यातायात की मौजूदा दरों पर आय परिकलन द्वारा समर्थित किया गया है। जैसाकि पहले बताया गया है, हालांकि आय परिकलन में सुविचारित कुछ दरें मौजूदा दरमान में नहीं दर्शाई गई हैं, परन्तु आईसीटीपीएल ने इसे दरमान दरों से जोड़ते हुए परिकलन में सुविचारित दरों के लिए कार्य पत्रक भेजा है। उपर्युक्त के मद्देनजर, वर्ष 2012-13 के लिए आईसीटीपीएल की अनुमानित कंटेनर प्रहस्तन आय बिना किसी संशोधन के सुविचारित की गई है।

(ख). आईसीटीपीएल ने वर्ष 2012-13 के लिए रु 117.00 लाख की कार्गो प्रहस्तन आय का अनुमान लगाया है, जोकि पिछले वर्ष 2011-12 की वास्तविक कार्गो प्रहस्तन आय से 16 प्रतिशत ज्यादा है। जैसाकि पहले बताया गया है, यह आय आईसीटीपीएल टर्मिनल, जब टर्मिनल खाली है, में प्रहसित बल्क कार्गो पर एमबीपीटी से प्राप्ति-योग्य घाटशुल्क के 25 प्रतिशत हिस्से का प्रतिनिधित्व करता है। इस आय के अनुमानन के लिए आईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित गणनाओं के अभाव में, वर्ष 2012-13 के लिए आईसीटीपीएल द्वारा अनुमानित कार्गो प्रहस्तन आय पर विश्वास किया गया है, परन्तु अगली समीक्षा में वास्तविकताओं का सत्यापन किया जाएगा। यदि अब इसके अनुमानों पर विश्वास करने की वजह से आईसीटीपीएल की कोई अनावश्यक लाभ प्रोद्भूत होना पाया जाएगा तो ऐसे प्रोद्भूत अधिशेष को अगली प्रशुल्क समीक्षा में पूर्णतः समावेषित किया जाएगा।

(ग). आईसीटीपीएल ने वर्ष 2012-13 के लिए रु 31.71 लाख की कंटेनर भंडारण आय का अनुमान लगाया है जो पूर्व वर्षों 2009-10 से 2011-12 (जनवरी 2012 तक) में टर्मिनल द्वारा अर्जित वास्तविक टीईयू भंडारण

आय की तुलना में कमतर पाया गया है। वर्ष 2012–13 की अनुमानित भंडारण आय दो महीनों फरवरी 2012 और मार्च 2012 के लिए अनुमानित भंडारण आय के संशोधन के लिए अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए 38,097 टीईयू के अनुमानित शुपुट के लिए वर्ष 2009–10 से 2011–12 (जनवरी 2012 तक) के दौरान अर्जित प्रति टीईयू औसत भंडारण आय को लेखा में लेते हुए संशोधित किया गया है। तदनुसार, वर्ष 2012–13 के लिए संशोधित भंडारण आय आईसीटीपीएल द्वारा अनुमानित रु0 31.71 लाख के विपरीत रु0 51.64 लाख परिणामित होती है।

- (घ). उपर्युक्त बदलावों के अधीन, वर्ष 2012–13 के लिए संशोधित अनुमानित परिचालन आय आईसीटीपीएल के अनुमान रु0 695.44 लाख के विपरीत रु0 715.36 लाख परिणामित होती है।
- (vi). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5.1 अपेक्षा करता है कि महापत्तनों/निजी परिचालकों के व्यय अनुमान भारत सरकार द्वारा घोषित सभी घटकों के थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के भौजूदा संचलन के संदर्भ में कीमत उत्तर–चढ़ावों के लिए समायोजित यातायात के अनुसान होने चाहिए। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने वर्ष 2011–12 के दौरान निर्णय लिए जाने वाले प्रशुल्क मामलों में व्यय पूर्वानुमानों के लिए 6 प्रतिशत के वृद्धि कारक पर विचार करने का निर्णय लिया है। जैसाकि पत्र सं. टीएएमपी/27/2005–विविध दिनांक 11 जुलाई 2011 द्वारा आईसीटीपीएल सहित सभी महापत्तनों और निजी टर्मिनल परिचालकों को संप्रेषित किया गया था।
- (vii). (क). आईसीटीपीएल ने वर्ष 2011–12 के वास्तविक आंकड़ों के बराबर वर्ष 2012–13 के लिए परिचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर के 70 कर्मचारियों की संख्या को बनाए रखा है, जिसपर विचार किया गया है। तथापि, इसने पिछले वर्ष के आंकड़े में औसत वार्षिक कर्मचारी लागत में 10 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार किया है। अतः वर्ष 2012–13 के लिए आईसीटीपीएल की अनुमानित औसत कर्मचारी लागत वर्ष 2011–12 के लिए सुविचारित औसत कर्मचारी लागत पर 6 प्रतिशत वृद्धि लागू करते हुए संशोधित किया गया है। संशोधित प्रत्यक्ष और प्रत्यक्ष लेबर लागत रु0 286.44 लाख के अनुमान की अपेक्षा रु0 239.40 लाख परिणामित होता है।
- (य). जैसाकि पहले बताया गया है, अनुरक्षण लेबर आईसीटीपीएल के मामले में आउटसोर्स की गई मद है। आईसीटीपीएल ने पिछले वर्ष 2011–12 के व्ययों में 10 प्रतिशत वृद्धि लागू करते हुए वर्ष 2011–12 के लिए इन व्ययों का अनुमान लगाया है। आउटसोर्सिंग के लिए आईसीटीपीएल द्वारा प्रौद्योगिक दस्तावेजी साक्ष्य वृद्धि पर गौन है। वर्ष 2012–13 के लिए अनुरक्षण लेबर संबंधी आईसीटीपीएल का अनुमान बिना वृद्धि की अनुमति दिए दस्तावेजी साक्ष्य में दर्शाए गए रु0 6,06,250/- के मासिक भुगतान के आधार पर संशोधित किया है।
- (viii). अनुमानित उपस्कर चालन लागत में विजली लागत, ईंधन लागत और मरम्मत तथा अनुरक्षण व्यय शामिल हैं, जिनपर निम्नलिखित अनुच्छेदों में क्रमवार चर्चा की गई है:-  
 (क). 22 मार्च 2012 को भेजे गए संशोधित फार्म उत्तर में, आईसीटीपीएल ने सभी प्रासंगिक वर्षों के लिए विजली लागत के परिवर्तनीय और निश्चित घटकों के बारे में अलग–अलग बताया है। आईसीटीपीएल ने वर्ष 2011–12 के दौरान 7.10 इकाई प्रति टीईयू का वास्तविक विजली उपभोग बताया था और इसी पर ही वर्ष 2012–13 के लिए इकाई विजली उपभोग पर विचार किया था। तथापि, इसने वर्ष 2011–12 (जनवरी 2012 तक) के लिए प्रतिवेदित रु0 8.84 की वास्तविक इकाई लागत के विपरीत वर्ष 2012–13 के लिए परिवर्तनीय विजली लागत के अनुमानन में रु0 19.07 की दर से विजली की इकाई लागत पर विचार किया है। विजली की इकाई लागत में तीव्र वृद्धि का कारण अस्पष्ट रह गया है। एमबीपीटी को आईसीटीपीएल द्वारा देय विजली प्रभारों के संबंध में आईसीटीपीएल और एमबीपीटी के बीच विवाद और इस संबंध में हमारी स्थिति पूर्ववर्ती अनुच्छेद में पहले ही चर्चा की जा चुकी है। विजली की इकाई लागत वर्ष 2012–13 के लिए अनुमानित परिवर्तनीय विजली लागत के संशोधन के लिए वर्ष 2011–12 से संबंधित रु0 8.84 की वास्तविक इकाई लागत में 6 प्रतिशत की वृद्धि लागू करते हुए संशोधित की गई है।
- (य). वर्ष 2012–13 के लिए आईसीटीपीएल द्वारा अनुमानित निधारित विजली लागत वर्ष 2011–12 के लिए सुविचारित निधारित विजली लागत में 6 प्रतिशत वृद्धि लागू करते हुए संशोधित की गई है। आईसीटीपीएल ने वर्ष 2012–13 के लिए परिवर्तनीय ईंधन लागत के अनुमानन में 1.06 लिटर की दर से इकाई उपभोग और रु0 60 प्रति लिटर की दर से ईंधन की इकाई लागत पर विचार किया है। इन इकाई आंकड़ों के अनुसार, 38,097 टीईयू के अनुमानित शुपुट के लिए परिवर्तनीय ईंधन लागत रु0 24.23 लाख परिणामित होती है। तथापि, आईसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित अनुमानित परिवर्तनीय ईंधन लागत रु0 28.62 लाख के उच्चतर स्तर पर है। भिन्नता का कारण अस्पष्ट रह गया है।

वर्ष 2012–13 के लिए आईसीटीपीएल द्वारा सुविचारित 1.06 लिटर प्रति टीईयू का इकाई उपभोग वर्ष 2011–12 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक इकाई उपभोग के बराबर है और बिना किसी संशोधन के विचार किया गया गया है। तथापि, वर्ष 2012–13 के लिए आईसीटीपीएल द्वारा सुविचारित रु0 60/- की ईंधन की अनुमानित इकाई लागत वर्ष 2011–12 (जनवरी 2012 तक) के लिए प्रतिवेदित रु0 45.36 की वास्तविक

इकाई लागत की अपेक्षा 32 प्रतिशत ज्यादा देखी गई है। इकाई लागत ईंधन ₹ 45.28 प्रति लिटर की प्रचलित बाजार दर में 6 प्रतिशत वृद्धि लागू करते हुए संशोधित की गई है। वर्ष 2012–13 के लिए अनुमानित परिवर्तनीय ईंधनलागत इकाई उपभोग और संशोधित इकाई ईंधन लागत के आधार पर संशोधित की गई है।

वर्ष 2012–13 के लिए आईसीटीपीएल द्वारा अनुमानित निर्धारित ईंधन लागत वर्ष 2011–12 के लिए सुविचारित निर्धारित ईंधन लागत में 6 प्रतिशत वृद्धि लागू करते हुए संशोधित की गई है।

(ग).

वर्ष 2012–13 के लिए आईसीटीपीएल द्वारा अनुमानित मरम्मत तथा अनुरक्षण व्यय ₹ 27.05 लाख वर्ष 2011–12 के लिए सुविचारित मरम्मत एवं अनुरक्षण व्ययों में 6 प्रतिशत की वृद्धि लागू करते हुए संशोधित किया गया है जोकि ₹ 24.36 लाख परिणित होता है।

- (ix). आईसीटीपीएल ने 38,097 टीईयू के अनुमानित थ्रुपुट के लिए ₹ 79.09 लाख की दर से वर्ष 2012–13 के लिए उपस्कर्क किराया प्रभारों का अनुमान लगाया है, जोकि वर्ष 2011–12 के लिए ₹ 185/- प्रति टीईयू की वास्तविक इकाई लागत के विपरीत ₹ 207.60 प्रति टीईयू परिणित होता है। आईसीटीपीएल द्वारा सुविचारित इकाई लागत में वृद्धि लगभग 12.60 प्रतिशत देखी गई है। इसके अलावा, जैसाकि पहले बताया गया है, हालांकि करार में अप्रैल 2011 से आगे लागत वृद्धि के लिए ₹ 39,200/- प्रति माह का भुगतान दिया गया है, परन्तु वर्ष 2011–12 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक किराया प्रभार ऐसी वृद्धि राशि के भुगतान को नहीं दर्शाता है। ऐसी रिप्टिंग में आईसीटीपीएल द्वारा सुविचारित वर्ष 2012–13 के लिए अनुमानित उपस्कर्क किराया प्रभारों को 38,097 टीईयू के अनुमानित थ्रुपुट के लिए ₹ 185/- प्रति टीईयू की करार दर को लेखा में लेते हुए संशोधित किया गया है।
- (x). वर्ष 2012–13 के लिए आईसीटीपीएल द्वारा अनुमानित पट्टा किराया ₹ 186.86 लाख पिछले वर्ष 2011–12 के वारताविक पट्टा किराये की अपेक्षा 5 प्रतिशत ज्यादा है, जोकि एलए प्रावधानों के अनुसार पाया गया है। वर्ष 2012–13 के लिए आईसीटीपीएल का पट्टा किराया अनुमान इस विश्लेषण में बिना किसी सांशोधन के सुविचारित किया गया है।
- (xi). आईसीटीपीएल ने वर्ष 2011–12 के वास्तविक आंकड़ों में 7 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए वर्ष 2012–13 के लिए ₹ 8.55 लाख के बीमा प्रीमियम का अनुमान लगाया है। वर्ष 2012–13 के लिए अनुमानित बीमा प्रीमियम हेतु दस्तावेजी साक्ष्य के अभाव में, वर्ष 2012–13 के लिए बीमा प्रीमियम का अनुमान वर्ष 2011–12 से संबंधित वास्तविक बीमा प्रीमियम के स्तर पर बनाए रखा गया है।
- (xii). वर्ष 2011–12 के लिए सुविचारित अन्य व्ययों में वर्ष 2012–13 के लिए अन्य व्ययों संबंधी आईसीटीपीएल के अनुमान संशोधित करने के लिए 6 प्रतिशत की वृद्धि लागू करते हुए बढ़ोतरी की गई है।
- (xiii). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 में विनिर्दिष्ट है कि निजी टर्मिनलों के मामले में, मूल्यहास कम्पनी अधिनियम, 1956 के अनुसार अंगीकृत जीवनकाल प्रतिमानकों के साथ स्ट्रेट लाइन पद्धति अथवा रियायत करार में निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों, जो भी उच्चतर हो, पर मूल्यहास स्वीकृत किया जाना चाहिए। आईसीटीपीएल ने पुष्टि की है कि मूल्यहास प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार परिकलित किया गया है। तथापि, इसने इस संबंध में प्रश्न किए जाने के बावजूद वर्ष 2012–13 के मूल्यहास की गणनाएं नहीं भेजी हैं। वर्ष 2012–13 के लिए आईसीटीपीएल द्वारा सुविचारित अनुमानित मूल्यहास वर्ष 2011–12 के दौरान आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित सकल प्रखंड में ₹ 173.30 लाख के संबंधों के प्रभाव के अलावा संशोधित किया गया है क्योंकि इसपर विचार नहीं किया गया है।
- (xiv). आईसीटीपीएल ने वर्ष 2011–12 के वारताविक आंकड़ों में 10 प्रतिशत वृद्धि कारक लागू करते हुए वर्ष 2011–12 के लिए प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों और सामान्य उपरिव्ययों का अनुमान लगाया है। ये अनुमान वर्ष 2011–12 के लिए सुविचारित प्रबंधन तथा प्रशासन और सामान्य उपरिव्ययों में 6 प्रतिशत वृद्धि लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।
- (xv). जैसाकि पूर्ववर्ती अनुच्छेद में पहले से चर्चा की गई है, शेयर इश्यू व्यय के प्रभाजन के लिए वर्ष 2009–10 से 2011–12 के लिए सुविचारित ₹ 0.89 लाख की वार्षिक प्रभाजन राशि वर्ष 2012–13 के लिए भी सुविचारित की गई है।
- (xvi). आईसीटीपीएल ने वर्ष 2012–13 के लिए किसी वित्त एवं विविध आय का अनुमान नहीं लगाया है।
- (xvii). वर्ष 2012–13 के लिए भविष्य निधि में अंशदान के लिए आईसीटीपीएल द्वारा अनुमानित वित्त एवं विविध व्यय वर्ष 2011–12 के वास्तविक से 10 प्रतिशत तक अधिक पाए गए हैं। यह वृद्धि यथा लागू 6 प्रतिशत तक सीमित है और अनुमान तदनुसार संशोधित किया गया है।
- (xviii). आईसीटीपीएल ने वर्ष 2012–13 में सकल प्रखंड में कोई संबंधन प्रस्तावित नहीं किए हैं। जैसाकि पहले बताया गया है, सभी वर्षों 2009–10 से 2012–13 के लिए संशोधित कार्य पूँजी 'शून्य' है। तदनुसार, वर्ष 2012–13 के लिए अनुमानित नियोजित पूँजी में किसी कार्य पूँजी पर विचार नहीं किया गया है। 31 मार्च 2013 को शेयर इश्यू व्ययों का अप्रभाजित हिस्सा प्रतिलाभ स्वीकृत करने के लिए वर्ष 2012–13 के लिए अनुमानित नियोजित पूँजी में शामिल किया

गया है। उपर्युक्त संशोधनों के अधीन, वर्ष 2012-13 के लिए नियोजित अनुमानित पूँजी आईसीटीपीएल द्वारा सुविचारित ₹० 739.22 लाख के अनुमान के विपरीत ₹० 650.69 लाख परिगणित होती है।

(xix). टर्मिनल की 80,000 टीईयू क्षमता और 38,097 टीईयू के अनुमानित यातायात पर विचार करते हुए, आईसीटीपीएल ने अनुमानित क्षमता उपयोगिता में 16 प्रतिशत की दर जोड़ते हुए वर्ष 2012-13 के लिए यथानुपात आरओसीई का दावा किया है। यह दोहराया जाता है कि पहले स्पष्ट किए गए कारणों से वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए परिचालक के पूर्व निधान के विश्लेषण में 16 प्रतिशत की दर से पूर्ण प्रतिलाभ पर विचार किया गया है। चूंकि वर्ष 2012-13 की स्थिति में कोई बदलाव नहीं है, इसलिए वर्ष 2012-131 के लिए संशोधित नियोजित पूँजी पर 16 प्रतिशत की दर से पूर्ण प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया है।

(xx). उपर्युक्त चर्चाओं के अधीन, वर्ष 2012-13 के लिए आईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित लागत विवरण संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण अनुलग्नक-1 रूप में संलग्न किया गया है। मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर लागत विवरण में प्रकट परिणाम नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-

विवरण	2012-13 (₹० लाखों में)
अनुमानित परिचालन आय	715.37
निवल अधिशेष / (घाटा) प्रतिलाभ के पहले	(-)228.52
आरओसीई	104.11
निवल अधिशेष / (घाटा) प्रतिलाभ के बाद	(-)332.63
निवल अधिशेष / (घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत	(-)60.84%
रूप में	

(xxi). जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, आईसीटीपीएल टर्मिनल में परिचालनों से ₹० 332.63 लाख का घाटा होने का अनुमान है, यदि मौजूदा प्रशुल्क को वर्ष 2012-13 के लिए जारी रहता है। आईसीटीपीएल द्वारा मांग की गई वृद्धि 25 प्रतिशत के निम्न स्तर पर है, जो सामान्यतः अनुमोदित किया जाना चाहिए। तथापि, इस मामले में, अनुमोदित की जाने वाली कोई प्रशुल्क वृद्धि सुविधाओं के काफी कम उपयोग के आलोक में विश्लेषित की जानी चाहिए। तदनुसार, अपेक्षित प्रशुल्क वृद्धि निधारित करने के लिए कार्यवाही की गई है, यदि टर्मिनल अपनी संभावना से परिचालन करता है। पूर्व वर्षों के दौरान, उत्तम प्रत्यक्ष निधान वर्ष 2010/11 में देखा गया है जिसमें आईसीटीपीएल प्रशुल्क निधारित करने के लिए कार्यवाही की गई है, यदि टर्मिनल अपनी संभावना से प्रतिशत के वृद्धि के अपेक्षा करती है, जोकि आईसीटीपीएल द्वारा मांग की गई 25 प्रतिशत वृद्धि के करीब है। चूंकि प्रतिशत की वृद्धि की अपेक्षा करती है, जोकि आईसीटीपीएल द्वारा यातायात आइसीटीपीएल द्वारा उल्लिखित कारणों से वर्ष 2012-13 में अर्जित नहीं किया जा सकता, ₹१,५९३ टीईयू का प्रहस्तन किया है। भले ही आईसीटीपीएल ने वर्ष 2012-13 के दौरान ₹१,५९३ टीईयू के स्तर पर ने ₹१,५९३ टीईयू का प्रहस्तन किया है, यदि टर्मिनल अपनी संभावना से वर्ष 2012-13 की वृद्धि की अपेक्षा करती है, जोकि आईसीटीपीएल द्वारा मांग की गई 25 प्रतिशत वृद्धि के करीब है। चूंकि प्रतिशत की वृद्धि की अपेक्षा करती है, जोकि आईसीटीपीएल द्वारा यातायात आइसीटीपीएल द्वारा उल्लिखित कारणों से वर्ष 2012-13 में अर्जित नहीं किया जा सकता, ₹१,५९३ टीईयू का यातायात आइसीटीपीएल द्वारा यातायात आइसीटीपीएल द्वारा मांग की गई 25 प्रतिशत की वृद्धि औचित्यपरक लगती है। अतः इसलिए मौजूदा प्रशुल्क में आईसीटीपीएल द्वारा मांग की गई 25 प्रतिशत की वृद्धि औचित्यपरक लगती है। अतः आईसीटीपीएल में मौजूदा प्रशुल्क में अक्रास द वोर्ड 25 प्रतिशत वृद्धि की गई है। यदि अनुमान की तुलना में आईसीटीपीएल में मौजूदा प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार वास्तविक यातायात में भिन्नता पाई जाती है तो ऐसी भिन्नता 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार मानी जाएगी।

(xxii). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार, उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान/आईसीटीपीएल द्वारा विलंबित वापसी के लिए दंडात्मक ब्याज संबंधी प्रस्तावित टिप्पणी भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उद्धार दर 14.75 प्रतिशत जमा 2 प्रतिशत दर्शाने के लिए संशोधित की गई है।

(xxiii). आईसीटीपीएल ने आयात कंटेनरों के लिए मौजूदा एक दिन से दो दिन और निर्यात कंटेनरों के लिए एक दिन से तीन दिन निःशुल्क दिवस करने का प्रस्ताव किया है। इसने पोतांतरण कंटेनरों के लिए 13 दिनों की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव भी किया है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.5 के अनुसार, वैयक्तिक पत्तन/निजी टर्मिनल निःशुल्क दिवसों की संख्या का प्रस्ताव कर सकते हैं। ऐसी स्थिति में, आईसीटीपीएल में सुविधाओं के कम उपयोग को स्वीकार करते हुए आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित निःशुल्क दिवसों को स्वीकार किया गया है।

(xxiv). एमबीपीटी ने आईसीटीपीएल के मौजूदा दरमान के संदर्भ में कुछ मुद्दों को उठाया है जिनपर नीचे चर्चा की गई है:-

(क). एमबीपीटी ने आईसीटीपीएल के अनुमोदित दरमान में मुख्य अभियंता, एमबीपीटी द्वारा विधिवत् अनुमोदित ड्राइंग अनुलग्न करने का सुझाव दिया है। एमबीपीटी का यह उपाय उस क्षेत्र की परिभाषा स्पष्ट करने के लिए है जहां दरमान लागू है। परिचालन का क्षेत्र आईसीटीपीएल और एमबीपीटी के बीच हुए करार के अनुसार शासित किए जाते हैं और इस प्राधिकरण की आईसीटीपीएल के परिचालनों के क्षेत्र को परिभाषित करने में कोई भूमिका नहीं है। दरमान लाइसेंस करार के अनुसार चलाए गए आईसीटीपीएल के परिचालनों पर लागू होगा। इसलिए, एमबीपीटी का सुझाव खारिज किया गया है।

(ख.). एमबीपीटी ने यह उद्धरित करते हुए जोखिमपूर्ण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए आईसीटीपीएल के दरमान में मौजूदा दरों से परे प्रस्ताव किया है कि पत्तन ने मुम्बई पत्तन पर किसी जोखिमपूर्ण कार्गो कंटेनरों के प्रहस्तन पर निर्णय नहीं लिया है। चूंकि जोखिमपूर्ण कंटेनरों का प्रहस्तन पत्तन के सुरक्षा पहलुओं से जुड़ा है

और पत्तन इस मुददे पर निर्णय लेने के लिए बेहतर स्थिति में होगा, इसलिए एमबीपीटी का प्रस्ताव स्वीकार किया गया है। आईसीटीपीएल के मौजूदा दरमान में निर्धारित जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए दरों को हटा दिया गया है। संयोगवश, यातायात अनुमानों और आईसीटीपीएल के आय परिकलन में जोखिमपूर्ण कंटेनरों को शामिल नहीं किया गया है।

(ग). कंटेनरों के भरण/खाली करने के लिए लेबर की आपूर्ति और टर्मिनल परिसर में भरे गए कंटेनरों अथवा नौमरण या नगर को वापसी के लिए टर्मिनल परिसर से इतर क्षेत्रों में विधिवत् भरे गए टर्मिनल प्राप्त कंटेनरों पर भड़ारण प्रभारों की वसूली के लिए प्रभारों की वसूली हेतु प्रावधान शामिल हैं। इस आधार पर कि टर्मिनल को टर्मिनल के रूप में कार्य करना चाहिए, एमबीपीटी ने इन मौजूदा प्रावधानों पर आपत्ति उठाई है। आईसीटीपीएल ने टिप्पणी की है कि इसने सीमांशुल्क निरीक्षण, जांच आदि के लिए जैसे और जब मांग की गई सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए ऐसे प्रावधानों के साथ जारी रखने का प्रस्ताव किया है। आईसीटीपीएल द्वारा उल्लिखित आपवादिक परिस्थितियों के मद्देनजर, मौजूदा प्रावधान जारी रह सकते हैं। परन्तु इस गतिविधि को नियमित तरीके से नहीं चलाया जा सकता, जब तक कि एलए द्वारा स्पष्ट रूप से अधिकृत नहीं किया जाता है।

**15.1.** परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण आईसीटीपीएल के संशोधित दरमान को अनुमोदित करता है जोकि अनुलग्नक-II रूप में संलग्न किया गया है।

**15.2.** चूंकि मौजूदा दरमान की वैधता 31 मार्च 2012 को समाप्त हो जाएगी, इसलिए आईसीटीपीएल के संशोधित दरमान और शर्तें भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 15 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होंगे और 31 मार्च 2013 तक प्रभावी रहेंगे। यह स्थिति जीटीआईपीएल, एनएसआईसीटी और सीटीआईपीएल के हाल ही में निर्णीत मामलों में भी बनाए रखी गई थी। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशिष्ट रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

**15.3.** आईसीटीपीएल के मौजूदा दरमान की वैधता 31 मार्च 2012 से आगे संशोधित दरमान के कार्यान्वयन की तारीख तक विस्तारित किया माना गया है।

**15.4.** वर्ष 2012–13 के अनुमानों पर विश्वास किया गया है। उक्त वर्ष में वास्तविक निष्पादन में भिन्नता की वजह से प्रकट होने वाला अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, अगली समीक्षा में 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के प्रावधानों द्वारा शासित किया जाएगा।

**15.5.** आईसीटीपीएल का प्रशुल्क परिचालक द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि इस प्राधिकरण को निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी भी समय ऐसा लगता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा यहां पर स्वीकार किए गए अनुमानों से विपर्यन है तो यह प्राधिकरण आईसीटीपीएल को उसके प्रशुल्क की समय से पहले समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल करने की अपेक्षा कर सकता है और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के लेखा पर प्रोद्भूत मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार लाभ समायोजित कर सकेगा।

**15.6.** इस संबंध में, आईसीटीपीएल से यह अपेक्षा की जाती है कि वर्ष 2012–13 की समाप्ति के 60 दिनों के भीतर अपने वार्षिक लेखे और निष्पादन रिपोर्ट भेजे। यदि आईसीटीपीएल विनिर्दिष्ट समयावधि के भीतर ऐसी सूचना उपलब्ध कराने में विफल रहता है तो एमबीपीटी आईसीटीपीएल के विलद्ध उपर्युक्त कार्रवाई शुरू कर सकता है। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण आईसीटीपीएल के प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपनी ओर से कार्यवाही शुरू कर सकता है। इसके अलावा, प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर अगली सामान्य समीक्षा के समय भिन्नता का भी विश्लेषण किया जा सकेगा और अतिरिक्त अधिशेष का समायोजन मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार अगले चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में किया जाएगा।

रानीं जाधव, अध्यक्षा  
[विज्ञापन III/4/143/12/असा.]

अनुच्छेद - II

**हरिया कंटेनर टर्मिनल प्रॉपर्टी लिमिटेड**  
**दस्तावेज़ का साकान्व संशोधन**  
**समरक्षित आय और लागत विवरण**

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			अनुच्छेद आईटीपीएल द्वारा प्रेषित	टोटलरी द्वारा संशोधित अनुच्छेद
		2009-10	2010-11	2011-12 *		
	यातायात (टोड़ू में)	39002	51593	30281	38097	38097
I	खुल परिवालन आय					
	(i) कंटेनर प्रहस्तन आय	558.99	658.19	400.88	546.72	546.72
	(ii) कार्बो प्रहस्तन आय	64.75	68.32	100.81	117.00	117.00
	(iii) अन्य (कंटेनर भंडारण प्रभार)	57.86	70.40	37.50	31.71	51.65
	जोड़ - I	681.60	796.91	539.19	695.44	715.37
II	परिवालन लागत (मूल्यांक अतिरिक्त)					
	(i) परिवालन और प्रक्रम लेवर	295.47	251.41	225.85	266.44	239.40
	(ii) अनुकूल लेवर	74.66	76.31	75.14	85.87	72.75
	(iii) उपयोग चालन लागत	105.38	82.62	67.44	119.72	80.60
	(iv) गैंगल्टी / सजाव फ्रिसेवरी	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) उपकर किराया	64.99	89.13	55.86	79.09	70.48
	(vi) रियापत करार के अनुसार देव घट्टा किराये	160.93	168.17	177.96	186.86	186.86
	(vii) बीमा	18.00	10.88	8.01	8.55	8.01
	(viii) अन्य लागत	1.58	4.37	1.36	1.47	1.44
	जोड़ - II	721.01	682.89	611.61	747.99	659.54
III	मूल्यांक	213.01	211.41	212.10	264.58	201.89
IV	उपरियोग					
	(i) खनन और प्रशालन उपरियोग	23.94	11.82	11.32	13.03	12.00
	(ii) सामान्य उपरियोग	75.76	56.81	49.49	56.35	52.46
	(iii) प्रारंभिक लागत और अपांक भुगतान शट आफ (शेयर इच्यू लागत)	0.89	0.89	0.89	0.00	0.89
	जोड़ - IV	100.59	69.52	61.70	69.38	65.35
V	परिवालन अधिशेष/(घाटा) (I) – (II) – (III) - (IV)	(353.01)	(166.92)	(346.22)	(386.52)	(211.41)
VI	वित्त और विविध आय (एफएमआई) – चक्र ली विकी	0.00	0.68	1.37	0.00	0.00
VII	वित्ती और विविध आय (एफएमई) – भविष्य निषिद्धि में अंशालान	14.52	14.78	16.14	17.75	17.11
VIII	एफएमआई घटाय एफएमई (VI) - (VII)	(14.52)	(14.10)	(14.77)	(17.75)	(17.11)
IX	ब्याज और टेक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	(367.53)	(181.01)	(360.99)	(404.27)	(228.52)
X	नियोजित पूँजी	1,274.59	1,064.71	853.47	739.22	650.69
XI	आखोसीई - अधिकतम अनुभव	203.93	170.35	136.56	118.28	104.11
XII	नियत अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	(571.46)	(351.36)	(497.55)	(498.15)	(332.63)
XIII	3 किस्तों में चर 2008-09 से 2011-12 के घाटे के 50 ग्राहित का समायोजन	0.00	0.00	0.00	(237.09)	0.00
XIV	नियत अधिशेष/(घाटा) समायोजन के बारे (XIV) + (XV)	(571.46)	(351.36)	(497.55)	(735.24)	(332.63)
XV	नियत अधिशेष/(घाटा) परिवालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I)	-83.84%	-44.09%	-92.28%	-105.72%	-60.84%
XVI	जोड़ नियत अधिशेष/(घाटा) परिवालन आय के प्रतिशत रूप में		-70.40%		-105.72%	-60.84%

\* 10 माह (जनवरी 2012 तक) के लिए वास्तविक और शेष 2 माह (फरवरी 2012 और मार्च 2012) के लिए अनुमान।

## इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

### दरमान

#### अध्याय—I

##### **1.1. परिभाषाएँ**

इस दरमान में जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:—

- (i). “आईसीटीपीएल” का अर्थ होगा इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड।
- (ii). “पोत” में सुविधा के लिए कुछ भी किया गया शामिल है मुख्यतः इंसान अथवा उसके सामानों और केसन के जल द्वारा।
- (iii). “तटीय पोत” का अर्थ होगा सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत।
- (iv). “विदेशगामी पोत” का अर्थ होगा तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत।
- (v). “प्रशीतन कंटेनर” का अर्थ होगा वाछित तापमान को बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति के प्रावधान के साथ नाशी सामानों के वहन के लिए प्रयुक्त प्रशीतित कंटेनर।
- (vi). “जोखिमपूर्ण कंटेनर” का अर्थ होगा आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर।
- (vii). “पोतांतरण कंटेनर” का अर्थ होगा एक पोत से उतारा गया कंटेनर जो एनएसआईसीटी में भंडारित किया जाता है और अन्य पोत के माध्यम से परिवहन किया जाता है।
- (viii). “निःशुल्क अवधि” का अर्थ उस अवधि से होगा जिसके दौरान कार्गो/कंटेनर को बिना विलंबशुल्क प्रभारों/भूगि किराये के भंडारण की अनुमति दी जाती है और यह अवधि रविवार(रो), सीमाशुल्क अवकाश दिवसों और टर्मिनल के अप्रचालन-दिवसों के अतिरिक्त होगी।
- (ix). “अति आयामीय कंटेनर” का अर्थ होगा मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति आयामीय कार्गो वहन करने वाले कंटेनर जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफिंग बीम आदि की जरूरत होती है। इनमें नष्ट हुए कंटेनर और अन्य प्रकार के कंटेनर जिनके लिए विशेष डिवाइसों की आवश्यकता होती है, भी शामिल होंगे।
- (x). “शट आऊट कंटेनर” का अर्थ ऐसे कंटेनर से होगा जो पोत विशेष (पहचान सूचना संख्या अर्थात् वीआईए स. द्वारा यथा निर्दिष्ट) के लिए निर्धारित किए जाने के लिए पत्तन में प्रवेश करता है और किसी भी कारणों से पोत विशेष से नहीं जुड़ा होता है।
- (xi). “विलंबशुल्क” का अर्थ होगा निःशुल्क अवधि के बाद पत्तन परिसर के भीतर कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार, दरमान में यथा विनिर्दिष्ट।
- (xii). “पूर्ण कंटेनर भार” (एफसीएल) का अर्थ होगा पोत के विनिहित में एक परेषिती से संबंधित कार्गो वाला कंटेनर।
- (xiii). “एक कंटेनर भार से कम” (एलसीएल) का अर्थ होगा पोत के विनिहित में एक से अधिक परेषिती से संबंधित कार्गो वाला कंटेनर।
- (xiv). “महीना” की गणना एक महीने के पहले दिन (सहित) से अगले महीने के पहले दिन (अतिरिक्त) अथवा एक महीने के 2<sup>nd</sup> दिन (सहित) से अगले महीने के 2<sup>nd</sup> दिन (अतिरिक्त) और इसी प्रकार की जाएगी। उदाहरणतः 14 जनवरी (सहित) से 14 फरवरी (अतिरिक्त) तक (अर्थात् 30 दिनों की अवधि)।
- (xv). “दिवस” का अर्थ है एक केलेंडर दिवस अर्थात् किसी दिन की मध्य सत्रि से अगले दिन की मध्य सत्रि तक की अवधि।

##### **1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें**

- (i). पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए “तटीय” अथवा “विदेशगामी” पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णायिक कारक होगा और इस प्रयोजनार्थ कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उद्गम का कोई महत्व नहीं होगा।
- (ii).
  - (क). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर अथवा सीमाशुल्क विभाग के तटीय स्थापना अनुभाग में तटीय अंतर्राष्ट्रीय सामान्य विनिहित दाखिल करते हुए तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।

(ख). विदेशी घज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।

(ग). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई करने वाले पत्तन द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लदाई शुरू कर देता है।

(घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उत्तराई प्रचालन पूरे कर लेता है; उसके तत्काल पश्चात, विदेशगामी दरें उत्तराई करने वाले पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।

(ङ.). नौवहन महानिदेशालय से प्राप्त तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।

(iii). (क). सभी डॉलर मूल्यवर्ति प्रशुल्क भारतीय रिंजर बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसके सहयोगी बैंकों अथवा किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों, जैसा भी समय-समय पर विनिर्दिष्ट किया जाए, द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर पर डॉलर में प्रभारों के भारतीय रूपयों के समकक्ष परिवर्तन के पश्चात भारतीय रूपयों में वसूल किए जाएंगे।

(ख). पत्तन सीमाओं के भीतर पोत के प्रवेश का दिन ऐसे परिवर्तन के लिए दिन के रूप में परिणित किया जाएगा। कंटेनरों पर प्रभारों के मामले में, आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश का दिन और नियात कंटेनरों के मामले में पत्तन में कंटेनरों के आगमन का दिन ऐसे परिवर्तन के दिन के रूप में परिणित किया जाएगा।

(ग). विनियम दर की नियमित समीक्षा लम्बी अवधि के लिए पत्तन में रुकने वाले पोतों के मामलों में आगमन की तारीख से 30 दिनों में एक बार की जाएगी। विलिंग का आधार समीक्षा के समय प्रचलित उपयुक्त विनियम दर के संदर्भ में भावी प्रभाव से बदल जाएगा।

(iv). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर व्याज

(क). उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक व्याज अदा करेगा और आईसीटीपीएल विलंबित वापसियों पर 16.75 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर पर दंडात्मक व्याज अदा करेगा।

(ख). उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल दिए जाने की तारीख के 10 दिनों बाद से गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं/टर्मिनल सम्पत्तियों का उपयोग करने से पहले करना होता है और/अथवा प्रशुल्क में शर्त रूप में निर्धारित किया गया हो।

(ग). टर्मिनल द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं की समाप्ति की तारीख से 20 दिनों बाद अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने, जो भी बाद में हो, से गिना जाएगा।

(v). (क). इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, कटौतियाँ और छूट निम्नतम स्तर हैं। आईसीटीपीएल, यदि ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर कटौतियाँ अथवा छूट स्वीकृत कर सकता है।

(ख). आईसीटीपीएल, यदि ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ता को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से ज्यादा नहीं होनी चाहिए।

(ग). आईसीटीपीएल को ऐसी निम्नतर दरों और अथवा/ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण के बारे में जनता को अधिसूचित करना होगा और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों में आगे किन्हीं बदलावों के बारे में जनता को अधिसूचित करते रहना होगा बशर्ते नई निर्धारित दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(vi). (क). जहाँ कहीं किसी सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क अधिसूचित दरमान में उपलब्ध नहीं हो, आईसीटीपीएल टीएमपी को उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।

(ख). प्रस्ताव को प्रस्तुत किए जाने के साथ ही साथ, प्रस्तावित दर तब तक तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है जब तक कि इस दर को अंततः अधिसूचित नहीं किया जाता।

(ग). अंतरिम अवधि में प्रचालित की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर विपरित अवश्य होनी चाहिए; और, इसपर आईसीटीपीएल और संबंधित उपयोक्ता परस्पर रूप से सहमत होने चाहिए।

(घ). टीएमपी द्वारा निर्धारित अंतिम दर सामान्यतः केवल भावी प्रभाव से लागू की जाती है। तदर्थ रूप में अंगीकृत अंतरिम दर इस रूप में तब तक स्वीकार्य होगी जब तक इसमें पूर्वव्यापी प्रभाव से कुछ संशोधन किए जाने की आवश्यकता नहीं पाई जाती है।

(vii). किसी बिल में प्रभार्य न्यूनतम प्रभाव केवल बीस रुपए (₹ 20/-) होगा।

(viii). परिणित सभी प्रभाव प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूपए में पूर्णांकित किए जाएंगे।

(ix). सकल भार अथवा मात्रा या किसी वैयक्तिक मद की क्षमता द्वारा मापन की गणना करते समय, 0.5 तक के अंशों को 0.5 इकाई के रूप में लिया जाएगा और 0.5 और अधिक के अंशों को एक इकाई के रूप में लिया जाएगा, वहाँ नहीं जहाँ अन्यथा विनिर्दिष्ट हो।

(x). (क). तटीय कार्गो/कंटेनरों, ताप कोयले से इतर और कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह अयरक गुटिकाओं के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत होंगे। कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए घाटशुल्क सहित सभी प्रासंगिक प्रभारों पर रियायती दरें प्रभार्य होंगी।

(ग). कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू होती है। जहाँ मदवार प्रभार वसूल किए जाते हैं, रियायत जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों पर एवं कार्गो और कंटेनरों पर घाटशुल्क पर होगी।

(घ). तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रूपयों में मूल्यवर्गित किए जाएंगे और वसूल किए जाएंगे।

(ix). उपयोक्ताओं से आईसीटीपीएल पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक वित्तियों के लिए प्रभार अदा करने की अपेक्षा नहीं की जाएगी।

(x). (क). विदेशी पत्तन से कंटेनर जोकि भारतीय पत्तन "ख" को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन "क" में पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन करने के लिए अनुमति पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/को उन्हन किए जाने वाले कंटेनर रियायत के लिए पात्र होंगे।

(ख). तटीय नौचालन अथवा विलोमतः पर भारतीय पत्तन को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए आईसीटीपीएल पर उतरने वाले विदेशी पत्तन के कंटेनर पर विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभार का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा और तटीय वर्ग के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

(xiii). यदि पोत आईसीटीपीएल की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी के कारण अथवा आईसीटीपीएल पर आरोप्य किन्ही अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है, निष्क्रिय अवधि के दौरान प्रोद्भूत एमबीपीटी को देय वर्त्त किराया प्रभारों के समकक्ष कटौती रवीकार्य होगी।

## दरमान

### अध्याय-II

#### 1. घाट साइड गैन्ट्री क्रेंलों के साथ प्रहसित कार्गो कंटेनरों पर समेकित प्रभार।

विवरण	कंटेनर 20' तक				कंटेनर 20' से अधिक पर्यंत 40' तक				कंटेनर 40' से अधिक लम्बाई			
	विदेशी कंटेनरों के लिए दरें (रूपयों में)		तटीय कंटेनरों के लिए दरें (रूपयों में)		विदेशी कंटेनरों के लिए दरें (रूपयों में)		तटीय कंटेनरों के लिए दरें (रूपयों में)		विदेशी कंटेनरों के लिए दरें (रूपयों में)		तटीय कंटेनरों के लिए दरें (रूपयों में)	
	लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
सामान्य कंटेनर	2779	2216	1668	1330	4169	3325	2501	1995	5558	4433	3335	2660
पोतांतरण कंटेनर और समान बॉटम कंटेनर	3308	2858	1984	1715	4961	4286	2976	2571	6615	5715	3969	3429
नौमरण के लिए अन्य पत्तनों से शिपिंग बिलों के अधीन बाज़ों द्वारा लाए गए निर्यात कंटेनर	3341	2891	2005	1735	5013	4338	3010	2603	6683	5783	4010	3469
आईसीटीपीएल और अन्य पत्तनों के बीच बाज़ों द्वारा सचलित कंटेनर	3375	2813	2025	1688	5063	4219	3038	2531	6750	5625	4050	3375

**2. घाटसाइड गैन्ट्री क्रेनों से इतर क्रेनों के साथ प्रहसित कार्गो कंटेनरों पर समेकित प्रभार।**

विवरण	कंटेनर 20' तक				कंटेनर 20' से अधिक परतु 40' तक				कंटेनर 40' से अधिक लम्बाई			
	विदेशी कंटेनरों के लिए दरें (रुपयों में)	तटीय कंटेनरों के लिए दरें (रुपयों में)	विदेशी कंटेनरों के लिए दरें (रुपयों में)	तटीय कंटेनरों के लिए दरें (रुपयों में)	विदेशी कंटेनरों के लिए दरें (रुपयों में)	तटीय कंटेनरों के लिए दरें (रुपयों में)	विदेशी कंटेनरों के लिए दरें (रुपयों में)	तटीय कंटेनरों के लिए दरें (रुपयों में)	विदेशी कंटेनरों के लिए दरें (रुपयों में)	तटीय कंटेनरों के लिए दरें (रुपयों में)	विदेशी कंटेनरों के लिए दरें (रुपयों में)	
लदा हुआ खाली	लदा हुआ खाली	लदा हुआ खाली	लदा हुआ खाली	लदा हुआ खाली	लदा हुआ खाली	लदा हुआ खाली	लदा हुआ खाली	लदा हुआ खाली	लदा हुआ खाली	लदा हुआ खाली	लदा हुआ खाली	
सामान्य कंटेनर	2104	1879	1263	1128	3158	2819	1894	1691	4208	3758	2525	2255
पोतातरण कंटेनर और समान बॉटम कंटेनर	3139	2801	1884	1681	4709	4203	2825	2521	6278	5603	3766	3361
नौमरण के लिए अन्य पत्तनों से शिपिंग बिलों के अधीन बाजी द्वारा लाए गए निर्यात कंटेनर	3173	2835	1904	1701	4759	4253	2855	2551	6345	5670	3808	3403
आईसीटीपीएल और अन्य पत्तनों के बीच बाजी द्वारा संचलित कंटेनर	2700	2475	1620	1485	4050	3713	2430	2228	5400	4950	3240	2970

**टिप्पणियाँ: खंड 1 और 2**

(i). उपर्युक्त समेकित दरों में ऑन-बोर्ड नौमरण संबंधी निम्नलिखित प्रभार शामिल होंगे और शिपिंग लाइनों/एजेंटों द्वारा प्रभार्य टीएचसी में इस तत्व का समावेशन मामला सं. टीएमपी/47/2000-एमबीपीटी, दिनांक 12 जून, 2001 में पारित टीएमपी के आदेश के अनुसार पिनियमित किया जाएगा:

**घाटसाइड गैन्ट्री क्रेने:**

(क).	सभी सामान्य कंटेनर	रु 478.50
(ख).	सभी पोतातरण कंटेनर और सभी समान बॉटम कंटेनर	रु 957.00
(ग).	आईसीटीपीएल टर्मिनल के माध्यम से नौमरण के लिए जेएनपीटी से शिपिंग बिलों के अधीन बाजी द्वारा लाए गए सभी निर्यात कंटेनर	रु 839.44

**गैर-घाटसाइड गैन्ट्री क्रेने:**

(क).	सभी सामान्य कंटेनर	रु 797
(ख).	सभी पोतातरण कंटेनर और सभी समान बॉटम कंटेनर	रु 1594
(ग).	बाजी द्वारा जेएनपीटी को और से प्रहसित सभी कंटेनर	रु 361
(घ).	आईसीटीपीएल के माध्यम से नौमरण के लिए जेएनपीटी से शिपिंग बिलों के अधीन बाजी द्वारा लाए गए सभी निर्यात कंटेनर	रु 1158

(ii). कार्गो कंटेनर अर्थात् कॉम्पेक्ट इकाई के भीतर सामानों को इकट्ठा करने के लिए एकसमान आकार का विशेष रूप से तैयार किया गया कंटेनर।

(iii). उपर्युक्त प्रभारों के घाटशुल्क, ऑन-बोर्ड नौमरण प्रभार, शिपसाइड पर प्रहस्तन, प्री-स्टेक क्षेत्र में निर्यात कंटेनरों का लिफ्ट ऑफ, शिपसाइड और प्री-स्टेक के बीच कंटेनर संचलित करना शामिल है।

(iv). एजेंटों के ट्रेलरों के लिए कंटेनरों की लदाई/उत्तराई की अतिरिक्त सेवाएँ।

(v). पोत के बोर्ड पर कंटेनरों को बॉथना और खोलना पोत के एजेंटों की जिम्मेदारी होगी। यदि बॉथना और खोलना सेवा आईसीटीपीएल द्वारा प्रदान की जाती है तो प्रति 20' इकाई, 40' इकाई और 40' इकाई से अधिक के लिए क्रमशः ₹ 34/-, ₹ 51/- और ₹ 68/- अतिरिक्त वसूल किए जाएंगे।

(vi). जब पोतांतरण कंटेनर गैन्ट्री क्रेन द्वारा उतारा जाता है और गैर-गैन्ट्री क्रेन द्वारा लादा जाता है अथवा विलोमतः खंड 1 और 2 में निर्धारित पोतांतरण कंटेनरों के लिए क्रमशः बॉक्स दर का 50 प्रतिशत लागू होगा।

3. आईसीटीपीएल प्राधिकारियों की पूर्णानुमति से, रियायतें अपने स्वयं की व्यवस्थाओं से विभिन्न कंटेनर प्रस्तावन करने वाले पत्तान उपयोक्ताओं पर लागू होंगी। लागू रियायतें शार्तों के साथ निम्नवत हैं—

(i). नौमरण प्रभार

(क). जब गैन्ट्री क्रेन इस्तेमाल की जाती है

क्र. सं.	विवरण	विदेशगामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
1.	सामान्य कंटेनर						
		लदे हुए	479	479	479	287	287
		खाली	479	479	479	287	287
2.	पोतांतरण और समान बॉटम कंटेनर						
		लदे हुए	957	957	957	574	574
		खाली	957	957	957	574	574
3.	नौमरण के लिए अन्य पत्तानों से शिपिंग बिलों के अधीन बाजौ द्वारा लाए गए निर्यात कंटेनर						
		लदे हुए	839	839	839	504	504
		खाली	839	839	839	504	504

(ख). गैन्ट्री क्रेन से इतर क्रेन इस्तेमाल की जाती है

क्र. सं.	विवरण	विदेशगामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
1.	सामान्य कंटेनर						
		लदे हुए	797	797	797	478	478
		खाली	797	797	797	478	478
2.	पोतांतरण और समान बॉटम कंटेनर						
		लदे हुए	1594	1594	1594	955	955
		खाली	1594	1594	1594	955	955
3.	बाजौ द्वारा अन्य पत्तानों को और से प्रहरित कंटेनर						
		लदे हुए	361	361	361	217	217
		खाली	361	361	361	217	217
4.	नौमरण के लिए अन्य पत्तानों से शिपिंग बिलों के अधीन बाजौ द्वारा लाए गए निर्यात कंटेनर						
		लदे हुए	1158	1158	1158	695	695
		खाली	1158	1158	1158	695	695

## (ii). परिवहन प्रमार

क्र. सं.	विवरण	विदेशगामी (रुपयों में)			तटीय (रुपयों में)		
		20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
1.	बाजौं द्वारा अन्य पत्तनों को और से प्रहसित सामान्य कटेनर						
	लदे हुए	777	1165	1554	466	699	932
	खाली	633	949	1265	380	569	759
2.	नौवरण, समान बॉटम कटेनर और आईसीटीपीएल टर्मिनल के माध्यम से नौवरण के लिए अन्य पत्तनों से शिपिंग बिलों के अधीन बाजौं द्वारा लाए गए नियत कटेनर						
	लदे हुए	1554	2331	3108	932	1398	1865
	खाली	1265	1898	2530	759	1139	1518

## 4. कटेनर प्रहस्तन उपस्कर पर प्रमार

(1). कटेनर प्रहस्तन उपस्कर पर प्रमार प्रति संचलन निम्नवत होंगे:-

	कटेनर 20' तक		कटेनर 20' से अधिक परतु 40' तक		40' से अधिक लम्बाई के कटेनर तक	
	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
	अ.डा.	रु	अ.डा.	रु	अ.डा.	रु
(क). घाटसाइड गैन्ट्री क्रेन	21.38	558	32.06	837	42.75	1116
(ख). रबड टायर वाली यार्ड गैन्ट्री क्रेन/रीच स्टेकर/टॉप लिफ्ट ड्रेक (टीएलटी)	5.63	147	8.44	220	11.25	294
(ग). ट्रेलर	16.31	426	24.48	639	32.63	852

(2). कटेनरों के ऑन-बोर्ड स्थानांतरण प्रचालनों के लिए समेकित बॉक्स दर

विवरण	विदेशी (रुपयों में)						तटीय (रुपयों में)					
	20'		40'		40' से अधिक		20'		40'		40' से अधिक	
	लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
गैन्ट्री क्रेन	1375	1375	2358	2358	2358	2358	825	825	1415	1415	1415	1415
जलयान क्रेन	653	653	653	653	653	653	392	392	392	392	392	392

(3). घाटसाइड गैन्ट्री क्रेनों द्वारा विविध प्रहस्तन के लिए प्रमार अ.डा. रु

(क).	हैच कवर/पोन्टून खोलने और ढकने के लिए -	विदेशी	तटीय
	(i). घाट पर इसे डाले जाने के लिए (पूर्ण चक्र)	अ.डा. 85.5	रु 2233
	(ii). इसे घाट पर डाले बिना	अ.डा. 42.75	रु 1116
(ख).	पैकेजों, इकाई वाहनों और/अथवा वैयक्तितः 20 टन भार और अधिक प्रति प्रचालन/संचलन के कटेनरों के अलावा किसी अन्य सामग्री की उत्तराई/लदाई के लिए।	अ.डा. 171	रु 4465

(ग).	पैकेजों, इकाई वाहनों और/अथवा वैयक्तित 20 टन भार से कम के प्रति प्रचालन/संचलन के कंटेनरों के अलावा किसी अन्य सामग्री की उत्तराई/लदाई के लिए।	अ.डा. 85.5	रु 2233
------	---	------------	---------

## 5. कंटेनरों पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्कः

क्र.सं.	संडारण का स्थान	दर प्रति दिन अथवा उसका भाग		
		20' तक की लम्बाई वाला कंटेनर	20' से अधिक परतु 40' तक की लम्बाई वाला कंटेनर	40' से अधिक लम्बाई वाला कंटेनर
1	उतारे गए और भंडारित लदे हुए/खाली कंटेनर अथवा निर्यात के लिए लाए गए और टर्मिनल के भीतर भंडारित	अ.डा. 2.81	अ.डा. 5.62	अ.डा. 8.44
2	टर्मिनल के भीतर भंडारित खाली कंटेनर	अ.डा. 0.56	अ.डा. 1.13	अ.डा. 1.69

(क). आयात कंटेनरों के मामले में, उपर्युक्त प्रभार पोत के आयात प्रचालनों के पूरा होने की तारीख से अगली तारीख के बाद दो दिन प्रभार्य हैं।

(ख). निर्यात कंटेनरों के मामले में, उपर्युक्त प्रभार पूरी तरह लदे कंटेनर को लाए जाने की तारीख से नौमरण की तारीख से पहले की तारीख (अर्थात् नौमरण की तारीख अतिरिक्त) खाली कंटेनर के मामले में हटाए जाने की तारीख तक प्रभार्य हैं।

(ग). पोतांतरण कंटेनरों के मामले में, उपर्युक्त प्रभार पोत के आयात परिचालन के होने के अगले दिन के बाद पोतांतरण की तारीख से पहले की तारीख (अर्थात् नौमरण की तारीख अतिरिक्त) तक तेरह दिन प्रभार्य हैं।

(घ). यदि कंटेनर को आयात के मामले में आयात परिचालनों के पूरा होने की तारीख की अगली तारीख अथवा निर्यात के मामले में प्राप्ति की तारीख से 10 दिनों के भीतर हटाया/नौमरित नहीं किया जाता है, लाइसेंस (भंडारण) शुल्क उपर्युक्त 5.1 पर निर्धारित दर से दोगुना 11वें दिन से वसूल किया जाएगा।

(ड). कार्गो और कंटेनर दोनों पर विलंबशुल्क प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब आईसीटीपीएल उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर कार्गो/कंटेनर की सुपुर्दग्गी दिए जाने की स्थिति में नहीं हो।

(च). भंडारण प्रभार उस अवधि के दौरान प्रोद्भूत नहीं होगा जिस दौरान आईसीटीपीएल उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर कंटेनरों की सुपुर्दग्गी/स्थानांतरण की स्थिति में नहीं हो।

टिप्पणियाँ:

(1). खाली करने के लिए टर्मिनल क्षेत्र से हटाए गए आयात लदे हुए कंटेनरों से लाइसेंस (भंडारण) शुल्क पोत के आयात प्रचालनों को पूरा किए जाने की तारीख के अगले दिन के बाद 2 दिन से हटाए जाने की तारीख सहित हटाए जाने की तारीख तक प्रभार्य होगा। इसी प्रकार, टर्मिनल परिसर से इतर क्षेत्रों से प्राप्त निर्यात लदे हुए/खाली कंटेनरों से लाइसेंस (भंडारण) शुल्क प्राप्ति की तारीख से नौमरण की तारीख से दो दिन (अर्थात् नौमरण का दिन अतिरिक्त) तक प्रभार्य होगा।

(2). यदि किसी कंटेनर से उपर्युक्त खंड 4 के अधीन किसी विशेष दिन को लाइसेंस (भंडारण) शुल्क पहले ही वसूल किया जा चुका है तो वही इकाई उसी दिन पर एक बार दोबारा वसूल नहीं की जाएगी भले ही इसे ऊपर उल्लिखित क्षेत्रों के बीच संचलित किया गया हो।

(3). कंटेनर पर प्रभार बिना इस ओर ध्यान दिए वसूल किए जाएंगे कि कंटेनर चेसिस पर अथवा भूमि पर अथवा ऊँचे चट्टे पर भंडारित किया गया है।

(4). निर्यात के लिए शिपिंग बिल के अधीन किसी विशेष दिन को लाइसेंस (भंडारण) शुल्क उपर्युक्त खंड 5 के उपबंधों के अनुसार पत्तन परिसर में कंटेनर की प्राप्ति की तारीख से वसूल किए जाएंगे।

(5). संयुक्त परिवहन प्रचालकों/मास्टरों, पोत के स्वामियों अथवा एजेंटों को पोत का आयात प्रचालन पूरा होने की तारीख के बाद के 4 केलेंडर दिवसों की अवधि के भीतर, कंटेनरों को तत्संबंधी स्थान/यार्ड/उत्तराई बिन्दु से हटाना होगा। यदि संयुक्त परिवहन प्रचालक/मास्टर, पोतों के स्वामी अथवा एजेंट 4 दिनों की निर्धारित अवधि के भीतर नामांकित क्षेत्रों से ऐसे कंटेनरों को हटाने में नाकाम रहते हैं तो आईसीटीपीएल को यह अधिकार होगा कि वह संयुक्त परिवहन प्रचालकों/मास्टरों, पोतों के स्वामियों अथवा एजेंटों के जोखिम और लागत पर नामांकित क्षेत्रों से ऐसे कंटेनरों को हटा सकता है। ऐसे कंटेनरों पर समय-समय पर यथा अधिसूचित हटाना प्रभार प्रभार्य होगे।

(6). टर्मिनल परिसर में भरे गए कंटेनर/टर्मिनल परिसर से इतर क्षेत्रों में विधिवत् भरे गए टर्मिनल में प्राप्त कंटेनर और आईसीटीपीएल से इतर पत्तनों/टर्मिनल के माध्यम से नौमरण के लिए हटाए गए कंटेनर पर भरण की तारीख/प्राप्ति की तारीख के अगले दिन से लेकर कंटेनर को हटाए जाने की तारीख तक उपर्युक्त खंड 5 के अनुसार लाइसेंस शुल्क प्रभार्य होगा। यदि टर्मिनल परिसर में भरे गए कंटेनरों/टर्मिनल परिसर से इतर क्षेत्रों में विधिवत् भरे गए प्राप्त कंटेनरों और हटाकर नगर ले जाए गए कंटेनरों पर लाइसेंस भरण की तारीख के अगले दिन से/प्राप्ति की तारीख से कंटेनरों को हटाए जाने की तारीख तक इस प्रकार प्रभार्य होगा - 20 फीट तक की लम्बाई वाले कंटेनर के लिए अ.डा. 2.81 (तटीय - रुपए 122.40), 20 फीट से अधिक परतु 40 फीट तक की लम्बाई वाले कंटेनर के लिए अ.डा. 0

5.63 (तटीय – ₹ 0 244.80) और 40 फीट प्रतिदिन अथवा उसका भाग से अधिक की लम्बाई वाले कंटेनर के लिए ₹ 0 3020 8.44 (तटीय – ₹ 0 367.20)। कंटेनर के भीतर के कार्गो पर टर्मिनल में उसके विराम की अवधि के लिए ₹ 0 563/- प्रति टीईयू अथवा उसका भाग की दर से विलंबशुल्क प्रभार्य होगा।

(7). (ऐसे कंटेनर अथवा कंटेनर के भीतर के कार्गो पर कोई पृथक् घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा)। परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति अथवा कंटेनर को उतारे जाने की तारीख से 75 दिनों, जो भी पहले हो, तक निम्नलिखित शर्तों के अधीन प्रभार्य होंगे:-

- परेषिती परित्याग का पत्र किसी भी समय जारी कर सकता है।
- यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी नहीं करना चाहता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,
  - लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा शुरू करेगा और या तो इसे वापस लेगा अथवा टर्मिनल परिसर से इसे हटाएगा; और
  - लाइन कंटेनर की अभिरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी टर्मिनल प्रभार अदा करेगा।
- कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएँ पूरी करेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में नाकाम रहने की स्थिति में, कंटेनर का भंडारण प्रभार तब तक वसूल किया जाना जारी रहेगा जब तक कार्गो को उतारे जाने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाईयाँ नहीं की जाती हैं।
- जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा बंधक/जब्त किया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समय सीमा के भीतर खाली करने की लागत वहन करने के अधीन कार्गो छोड़ जाने के सीमाशुल्क आदेशों के दिन से लागू होना समाप्त होगा। अन्यथा, बंधक/जब्त किए गए कंटेनरों को लाइन/परेषिती द्वारा टर्मिनल परिसर से सीमाशुल्क वंदित क्षेत्र में ले जाया जाएगा और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू नहीं होगा।

(8). 'पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनर' से इतर कंटेनर को नियमित भंडारण क्षेत्र से हटाया जाएगा और मेन लाइन ऑपरेटरों (एमएलओ) की लागत और जिम्मेदारी पर आईसीटीपीएल द्वारा बिक्री भांडागार/ओवरफ्लो शैडों में ले जाया जाएगा और उसके पश्चात, कंटेनर को एमएलओ द्वारा टर्मिनल परिसर से खाली कंटेनरों को हटाए जाने से पहले खाली किया जा सकता है।

#### 6. प्रशीतन बिन्दुओं के लिए देय प्रभार:

- आवंटित प्रत्येक प्रशीतन प्लग प्वाइंट के लिए, ₹ 0 32.00 7.31 (तटीय – ₹ 0 318) प्रति कंटेनर प्रति 4 घंटों अथवा उसके भाग की इकाई प्रभार्य होगी।
- प्रशीतन प्वाइंट्स प्रति कंटेनर/प्रति प्वाइंट आधार पर आवंटित किए जाएंगे।
- संयुक्त परिवहन प्रचालक/मास्टर, पोतों के स्वामी अथवा एजेंट आपूर्ति के स्रोतों (इस प्रयोजन के लिए उपलब्ध करवाए गए प्लग प्वाइंट्स) से प्रशीतन कंटेनर तक अपनी केबल उपलब्ध करवाएंगे और इस आपूर्ति के लिए प्रशीतन कंटेनर को जोड़े जाने और उपयोग के दौरान उपस्थिति के लिए अपना पढ़ा-लिया स्टॉफ नियोजित करेंगे।
- आईसीटीपीएल को यह अधिकार होगा कि प्रशीतन कंटेनरों को विजली आपूर्ति की जाए और किसी भी कारण से किसी नुकसान के लिए उत्तरदायी नहीं होगा कि संयुक्त परिवहन प्रचालक/मास्टर, पोतों के स्वामी अथवा एजेंटों को निम्न स्थिति में खर्च करना पड़े-
  - आईसीटीपीएल के नियंत्रण से बाहर के कारणों से विजली आपूर्ति गुल होना,
  - समय से विजली आपूर्ति में आईसीटीपीएल की असमर्थता, और
  - बिना कोई कारण बताए आपूर्ति रोकना, टर्मिनल में सुगम प्रचालन के लिए यह जरूरी होने पर।

#### 7. कार्गो कंटेनरों के भरण अथवा खाली किए जाने के लिए आपूर्ति श्रमिकों के मामले में प्रभार

	प्रति कंटेनर	
	विदेशी	तटीय
(i). कंटेनर 20' तक की लम्बाई	₹ 0 32.06	₹ 0 1395
(ii). कंटेनर 20' से अधिक परंतु 40' लम्बाई	₹ 0 64.13	₹ 0 2791
(iii). कंटेनर 40' से अधिक लम्बाई	₹ 0 96.18	₹ 0 4186

**सामान्य टिप्पणियाँ:**

- (i). इस खंड के अधीन सभी प्रभारों की वसूली के लिए मेफी के और आयातित चेसिस को समान आकार के कंटेनरों के बराबर माना जाएगा और यदि इसे पोत के बोर्ड पर बाप्स लिया जाता है जिसे उतारा गया है, तो कोई प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे।
- (ii). भंडारण के लिए लाइसेंस शुल्कों की वसूली के लिए पोतांतरण और समान बॉटम कंटेनरों को आयात कंटेनरों के बराबर माना जाएगा।

\*\*\*\*\*

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 16th April, 2012

**No. TAMP/41/2011-ICTPL.**—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal from the Indira Container Terminal Private Limited for general revision of its Scale of Rates, as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**

Case No. TAMP/41/2011-ICTPL

Indira Container Terminal Private Limited

Applicant

**ORDER**

(Passed on this 9th day of April, 2012)

This case relates to a proposal received from the Indira Container Terminal Private Limited (ICTPL) for general revision of Scale of Rates for its operations at the Ballard Pier Station (BPS) Container Terminal in Mumbai Port Trust (MbPT).

2. The existing Scale of Rates (SoR) of the ICTPL approved vide Order No.TAMP/9/2009-ICTPL dated 30 December 2009 is valid till 31 March 2012. As per para 5 (i) (a) of areas of the existing approach / practice followed in tariff setting exercise, the major port trusts and revision falls due along with the actuals upto the previous financial year. Since the revision of SoR in respect of ICTPL fell due in the year 2011-12 and no proposal was received from ICTPL in this regard by 30 June 2011. ICTPL was advised vide our letter No.TAMP/39/2005-Misc. dated 15 July 2011 to file its proposal immediately in the format prescribed for fixation/ revision of the tariff.

3.1. The ICTPL on 3 August 2011 submitted a proposal for revision of licence (Storage) fee on containers only. The above proposal filed by ICTPL did not contain projections for the next three years and proposed SoR. The ICTPL was, therefore, advised on 12 August 2012 to file a comprehensive proposal with projections for three years for review of its existing tariff.

3.2. In response, the ICTPL vide its letter dated 19 August 2011 filed a fresh proposal seeking a 25% increase over the existing rates. The proposal dated 19 August 2011 filed by the ICTPL was found incomplete for the following reasons:

- (i). The proposal did not contain Forms 6 to 8 of the cost statement formats.
- (ii). The annual revenue implications of proposed tariff increase were not furnished in Form-1.
- (iii). The cost statement formats prescribed by this Authority for private terminals require the operator to furnish the income and expenditure estimates for the future period both at the existing tariff as well as at the proposed tariff. The ICTPL furnished only one set of estimates for the years 2011-12 and 2012-13 and has not mentioned whether such estimates are at the existing level of tariff or at the proposed level of tariff. Therefore, the tariff increase sought by ICTPL could not be linked to the deficit position reflected in the cost statement.

**3.3.** The ICTPL was, therefore, once again requested to file its proposal complete in all respects with estimates for future period at existing tariff as well as at the proposed tariff level.

**3.4.** The ICTPL in September 2011 has filed revised proposal with projections at the existing as well as proposed level of tariff, for revision of its SoR for BPS operations. The revised proposal of ICTPL was registered as a tariff case.

**4.** The main points made by the ICTPL in its revised proposal are summarized below:

- (i). The existing tariff at ICTPL is valid till 31 March 2012. However, the ICTPL has sought revision from 1 October 2011, i.e. six months ahead of the scheduled date of revision stating that there is quite substantial shortfall in the Return on Investment (ROI).
- (ii). The proposal contained estimates only for the year 2012-13 on the ground that as per License Agreement (LA) entered with MbPT, the BPS operations would cease from 2 December 2012. It has stated that the present tariff proposal is only for BPS operations and hence no projection beyond March 2013 is envisaged.
- (iii). The year wise actual and estimated traffic of ICTPL along with Minimum Guaranteed Traffic (MGT) are tabulated below:

Year	Traffic in TEUs	MGT in TEUs
2009-10 (Actual)	39002	138610
2010-11 (Actual)	51593	150000
2011-12 (Estimate)	54240	150000
2012-13 (Estimate)	58238	150000

- (iv). The assessed capacity of the terminal is reported at 80,000 TEUs for all the years.
- (v). The operating income of the terminal for the years 2011-12 and 2012-13 is estimated by ICTPL at ₹900.99 lakhs and ₹946.04 lakhs at the existing level of tariff.
- (vi). The operating expenses are estimated for the years 2011-12 and 2012-13 adopting different percentages of escalation for different items of expenses. The escalation considered by ICTPL in the total direct operating cost for the years 2011-12 and 2012-13 is at the level of 27% and 8% respectively over the actual / estimates of respective previous years.
- (vii). It has proposed additions to the gross block to the tune of ₹173.30 lakhs in the year 2011-12. However, it has not furnished the details of proposed conditions to the gross block.
- (viii). The estimated financial / cost position for the years 2011-12 and 2012-13 at the existing level of tariff as shown in the consolidated income and cost statement furnished by the ICTPL is tabulated below:

Sl. No.	Particulars	Estimates	
		2011-12	2012-13
1.	Traffic (in TEUs)	54,240	58,238
2.	Operating income (₹ in lakhs)	900.99	946.04
3.	Net surplus / (deficit) after return (₹ in lakhs)	(479.81)	(519.56)
4.	Net deficit as a percentage of operating income	-53%	-55%
5.	Average net deficit as a percentage of operating income		-54%

- (ix). The ICTPL has sought a flat increase of 25% in the existing tariff including storage charges.
- (x). The ICTPL has proposed to increase the free days from the existing one day for all containers to two days and three days for the import and export containers respectively. It has also proposed to allow 13 days free period for the transhipment containers.

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, the revised proposal of ICTPL was forwarded to the MbPT and concerned users/ user organisations for their comments. The comments received from MbPT and users/ user organisations were forwarded to ICTPL as feedback information. The ICTPL has also responded to the comments of the MbPT and user organisations.

6.1 Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the ICTPL was requested to furnish additional information / clarifications on various issues. The ICTPL has furnished its response. The queries raised by us and reply furnished by ICTPL are summarised below:

Sl. No.	Queries raised by TAMP	Reply furnished by ICTPL
(A).	<b>General:</b>	
(i).	As per the tariff guidelines of 2005, the tariff once fixed shall be in force for three years. The existing tariff at ICTPL approved by this Authority vide tariff Order dated 30 December 2009 is valid upto 31 March 2012. Accordingly, the next tariff cycle in respect of ICTPL for which revision is due may cover the three years period from 1 April 2012 to 31 March 2015. However, the ICTPL has filed its proposal for revision of tariff for the period upto 31 March 2013 (for one year only) stating that the BPS operations will continue only till December 2012 as per the LA provisions and also taking into account the provisional extension of time of 21 months granted by MbPT. In this connection, the ICTPL to confirm that no extension of tariff beyond December 2012 will be sought and the operations will migrate to the new terminal.	<p>ICTPL agree that the tariff cycle for BPS should be for a period of 3 years w.e.f. 01.04.12 to 31.03.15. But, clause 2.2 of the Licence Agreement entered by ICTPL states as follows:</p> <p>"2.2 The License is hereby granted for the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) BPS Project for a period of 5 (five) years commencing from the Date of Award of Licence; or 2 years from the commissioning of OCT Project, whichever is earlier; and</li> <li>(ii) OCT Project for a period of 30 (thirty) years commencing from Date of Award of License during which the Licensee is authorised to implement the Project in accordance with the provisions of this Agreement."</li> </ul> <p>Further clause 2.4 reads as follows:</p> <p>"In the event of the license being extended by the licensor beyond the defined period of 5 years at BPS and 30 years at OCT in accordance with the provisions of this Agreement, the license period shall include the period by which the license is so extended."</p> <p>Therefore, confirming that the Scale of Rates will not be extended beyond December 2012 will be very difficult as we are yet to get the formal extension of COD by MbPT. But as of now, as per the Licence Agreement, the operation is to be discontinued beyond December 2012. ICTPL assured that much before December 2012, it would make a request to the Authority for extension of tariff required, if any.</p>
(ii).	ICTPL has stated that its pricing strategy is cost based. ICTPL to bring out the impact of the anticipated improvement in performance on the cost of rendering the service.	As brought out in the proposal the performance of the Quay Crane has considerably improved over the years and as of now, we have achieved 19/20 mover per hour, which was never the case, when it was being operated by MbPT. Even though the cranes have outlived its life, ICTPL has spent considerable amount for refurbishing of the cranes and put in place the best operational practices and thereby the performance has improved. ICTPL will maintain the turnaround time for trucks calling ICT averaging 35 minutes.
(iii).	The ICTPL to furnish the current performance and targeted objective for productivity as required under Sl.No.6 of Form-1.	ICTPL has furnished information in Form-1. The current performance is 19.78 gross moves per hour per quay crane for the Calendar Year 2011. To maintain this, ICTPL has carried out preventive maintenance regularly, technical audits and regular enhancement of skilled training for the operators and other staff.

	(iv). The ICTPL to furnish actuals for the period from April 2011 to January 2012, duly certified by a Chartered Accountant. The estimates for the remaining two months in the year 2011-12 and the estimates for the future years to be revised, based on the actuals from April 2011 to January 2012, if necessary. While updating the cost statements for the year 2011-12, the actuals for the 10 months upto January 2012 and estimates for the remaining two months to be indicated separately.	The actual figures from April – September 2011 have been duly scrutinised by our Statutory Auditors during the limited review and the same are incorporated in the Cost Statements (Copy attached). Further the actual figures beyond September 2011 have also been given to our promoters for putting in SEBI Report which are incorporated in the Cost Statements. Certifying the figures by a Chartered Accountant will take some time and ICTPL will try to send it to the Authority in due course. As advised, the Cost Statements are prepared accordingly. (The ICTPL has furnished audited interim condensed accounts for the half year from April 2011 to September 2011).
(v).	ICTPL to confirm that in the cost statements submitted, it has not included any expenditure or capital investment pertaining to the construction of the Off Shore Container Terminal.	The ICTPL has confirmed that no expenditure/capital investment pertaining to the construction of OCT is included in the cost statements.
(B).	<u>Comparison of actuals vis-à-vis estimates provided earlier:</u>	
(i).	The ICTPL to furnish the comparison of actuals vis-à-vis estimates for the year 2011-12 also as per Form-7 based on actual figures up to January 2012 and estimates for the remaining two months.	The ICTPL has furnished Form-7 for the year 2011-12. (However, the ICTPL has compared the estimated furnished by it earlier vis-à-vis the revised estimates furnished by it now for the year 2011-12. It has not furnished comparison of estimates relied upon at the time of fixation of tariff vis-à-vis actuals / estimates for the year 2011-12.)
(ii).	In Form-7, the income estimate for the years 2009-10 to 2011-12 may be updated suitably in line with the reduction of 10% effected in the tariff Order dated 30 December 2009.	The ICTPL has stated that it has updated the estimate in line with the reduction of 10% effected in the tariff order dated 30 December, 2009. (However, it has not updated the cost statements).
(iii).	The ICTPL to furnish a Reconciliation statement to reconcile the Surplus before Interest and tax as given in its cost statements and the Loss before tax as reflected in the audited / certified Annual Accounts for the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12 (upto January 2012).	The ICTPL has furnished a statement giving break-up of actual / estimated income and expenses for the years 2009-10 to 2012-13. (It has subsequently furnished reconciliation statement).
(iv).	(a). The ICTPL to furnish a detailed income computation for the years 2009-10 to 2011-12 at the existing tariff level for the actual traffic handled / services provided by ICTPL, duly reconciled with the income reported in the audited / certified financials for the respective year. The computation should also provide reference to the tariff items prescribed in the existing approved SoR for various operations / various types of containers.	The ICTPL has drawn reference to Form 2B. It has not furnished the income computation.
	(b). The ICTPL to furnish the amount of tariff rebates / discounts, if any allowed to the customers during the years 2009-10 to 2011-12.	No traffic rebates/discounts are offered to any customer. Only in case of one customer, additional free period was given in line with MbPT Scale of Rates.
	(c). The ICTPL has reported Finance & Miscellaneous Income (FMI) of ₹23.73 lakhs and ₹12.09 lakhs for the years 2009-10 and 2010-11 respectively in the cost statement. On scrutiny of audited financials for the respective years, it is seen that the entire FMI of ₹23.73 lakhs of 2009-	ICTPL has modified the cost statements.

	10 and ₹11.41 lakhs out of ₹12.09 lakhs reported for the year 2011-12 are interest income. As per the Return on Capital Employed (ROCE) approach envisaged in the tariff guidelines of 2005, the interest element of both income and expenses is not considered in the tariff revision exercise. The ICTPL may, therefore, exclude the interest income from the cost statements.	
	(d). The ICTPL to clarify the nature of other income to the tune of ₹67,700/- reported in the audited annual accounts of 2010-11.	It is clarified that the nature of other income to the tune of ₹67,700/- is towards sale of scrap generated in the Terminal.
(v).	The individual items of operating expenses furnished in the cost statement for the years 2009-10 and 2010-11 is seen to be different from the individual items of expenses and their groupings reported in the audited annual accounts, leading to difficulty in reconciliation of the figures reported in the cost statement with the audited financials for the respective years. The ICTPL to furnish break-up for each item of operating expenses, management & administration overheads and general overheads reported in the cost statement for the years 2009-10 to 2011-12 linking it with the item-wise expenses reported in the audited annual accounts / certified actuals for the respective years.	The ICTPL has furnished a statement giving break-up of actual / estimated income and expenses for the years 2009-10 to 2012-13.
(vi).	(a). As per the prescribed cost statement formats, the equipment running cost and the equipment hire charges are to be reported separately. The ICTPL to furnish the actual equipment running cost and equipment hire charges separately for the years 2009-10 to 2011-12 and also for the future years.  (b). In the cost statement (Form 3A), the actual equipment running cost is reported at ₹144.14 lakhs and ₹156.14 lakhs for the years 2009-10 and 2010-11 respectively. However, as per the details of expenditure furnished in Form 3B, the total equipment running cost is reported at ₹132 and ₹164 respectively for the years 2009-10 and 2010-11. It appears that there is some error in the equipment running cost reported in the Form-3B, which needs to be rectified.  Further, the individual items of equipment running cost, viz. power, fuel and repairs and maintenance expenses reported in Form 3B do not tally with the expenses reported in the audited annual accounts for the respective items. The ICTPL to revise the Form 3B in this regard, duly reconciling with the relevant expenses reported in the audited annual accounts for the years 2009-10 and 2010-11 and to be reported in the certified accounts for the year 2011-12 (upto January 2012).	There are no equipment hire charges. Actual running cost has been updated in Form 3A. Please refer to the Cost Statement Form 3B  In Form 3A, the total expenditure of equipment running cost is mentioned. However in Form 3B, the equipment running cost are indicated per TEU and the figures which are indicated in Form 3A are duly audited by the Statutory Auditors and reflected in the Cost Statements. There is no necessity for revising the 3A Cost Statement. Figures are reflected in the Cost Statements based on the nomenclature in the format.  (The details furnished by Form 3B towards equipment running costs are reportedly per TEU cost. Subsequently, the ICTPL vide its letter dated 22 March 2012 furnished the break-up of equipment running cost as per Form 3B).
	(c). The actual power consumption per TEU during the year 2009-10 is reported at 6 KWH and it has gone up to 7 KWH during the year 2010-11. ICTPL to furnish the reasons for	The reason for the increase is the age of the crane and the volume handled.

	increase in the unit power consumption during the year 2010-11.	
	(d). ICTPL to furnish the documentary proof in support of the actual unit electricity cost of ₹7/- per KWH and ₹18/- per KWH reported for the years 2009-10 and 2010-11 respectively along with the reason for the steep hike in the actual unit power cost for the year 2010-11. The power expenses shown in Form 3B not being reconciled with the actual power expenses reported in audited accounts, it appears that there may be an error in the unit power cost reported in the cost statement (Form 3B). The ICTPL to review the unit power cost reported in Form 3B and revise the same, if necessary.	The electricity cost of ₹6/- has been calculated by us taking into account Tata Power bill to MbPT plus 7.5% towards overhead. However, MbPT is raising the bill which is in the region of Rs.11-12 per unit (and in some cases Rs.16-18 per unit) and the same is under dispute with MbPT. The ICTPL has furnished the calculations which show a unit electricity cost of ₹5.59. The electricity cost calculated by us is ₹6/- per unit and for which necessary corrections have been made in the Cost Statement. Further, it is mentioned that in the year 2010-11, 2011-12 and 2012-13, the actual unit cost paid to MbPT have been incorporated. (Subsequently, the ICTPL vide its letter dated 22 March 2012 furnished revised Form 3B further modifying the unit cost of power).
	(e). The actual fuel consumption per TEU for the year 2009-10 is reported at 2.50 litres whereas for the next year 2010-11 the actual fuel consumption is reported at 0.97 litres per TEU. The total fuel expenses shown in Form 3B not being reconciled with the actual fuel expenses reported in audited accounts, it appears that there may be an error in the unit fuel consumption reported in the cost statement (Form 3B). The ICTPL to review the unit fuel consumption reported in Form 3B and revise the same, if required.	The inputs furnished in the cost statement were inadvertently taken as monthly average figures. However, the same has been corrected in the cost Statement taking into account the yearly average consumption.
	(f). In the cost statement (Form 3B), the ICTPL has reported the actual repairs and maintenance expenses for the years 2009-10 and 2010-11 as 'Nil'. However, the audited annual accounts for the said two years show the repairs and maintenance expenses at ₹29.39 lakhs and ₹24.44 lakhs respectively. The ICTPL to revise the cost statement (Form 3B) accordingly.	ICTPL has stated that necessary corrections have been made in the cost Statement.
(vii).	The ICTPL has reported the Equipment Hire charges as 'Nil' for the years 2009-10 and 2010-11. In the absence of equipment hire charges separately reported in the audited accounts, the position reported in the cost statement could not be verified with reference to accounts. In any case, as already mentioned at B (vi) (a) above, ICTPL to furnish the actual equipment hire charges, if any incurred during the years 2009-10 and 2011-12, duly reconciled with such expenses reported in the audited / certified accounts of the respective years.	ICTPL has stated that there is no equipment hired by ICTPL for its operation. (Subsequently, the ICTPL vide its letter dated 22 March 2012 furnished the revised Form-B, reporting the equipment hire charges towards hire of tractor trailers for transportation of containers).
(viii)	ICTPL to confirm that the actual lease rental reported for the years 2009-10 to 2011-12 and estimated lease rentals for the future years do not include the lease rentals payable in respect of OCT project area. It may also be confirmed that the actual lease rentals paid / estimated lease rentals payable are in accordance with the LA provisions.	It is confirmed that the lease rental has been booked in the cost statement pertaining to BPS only. The lease rental for OCT is not included.

(ix).	<p>(a). The actual insurance cost reported in the cost statement for the years 2009-10 and 2010-11 is ₹18.00 lakhs and ₹10.88 lakhs respectively whereas the insurance expenses reported in the audited annual accounts of the corresponding years is at ₹12.72 lakhs and ₹9.73 lakhs respectively. ICTPL to reconcile the position.</p>	<p>In the accounts, the insurance cost is shown separately for the Port Package Policy and the insurance premium for others are considered as personnel cost since this pertains to personal accident plan and mediclaim policies. But in TAMP proposal, the entire insurance cost is shown under the insurance cost.</p>
	<p>(b). ICTPL to confirm that the actual insurance premium reported for the years 2009-10 to 2011-12 and estimated insurance premium for the future years do not include the insurance premium, if any, in respect of OCT project assets.</p>	<p>It is confirmed that no premium pertaining to OCT assets is included in the cost statement for the future years.</p>
	<p>(c). A copy of the insurance policy / ies relevant for the year 2011-12 to be furnished in support of the updated insurance cost.</p>	<p>ICTPL has furnished a copy of the insurance policy for the period from 20/6/2011 to 19/06/2012. The total insurance premium indicated in the policy is ₹2,49,830/-.</p>
(x).	<p>ICTPL to list out the items of expenses considered under 'Management &amp; Administration Overheads' and 'General Overheads' separately for the years 2009-10 to 2011-12 duly reconciling the same with the item-wise expenses reported in the audited/ certified financials of respective years.</p>	<p>The ICTPL has furnished a statement giving break-up of actual / estimated management and administration overheads for the years 2009-10 to 2012-13.</p>
(xi).	<p>The audited annual accounts for the year 2010-11 shows 'Provision for doubtful debts' of ₹1.84 lakhs under Schedule 14 - 'Operating Expenses'. ICTPL to note that this item is in the nature of provision and not actual expenditure and hence, it is not an admissible item of cost.</p>	<p>The ICTPL has excluded the provision for doubtful debts in the revised cost statement.</p>
(xii).	<p>The ICTPL to clarify the nature of following items of expenses reported in the audited annual accounts for the years 2009-10 and 2010-11.</p>	
	<p>(a). Fees to shareholders amounting to ₹13.63 lakhs shown under 'Schedule 15 –Establishment Expenses' in the year 2009-10.</p>	<p>This expenditure is booked as per the Shareholders Agreement between the promoters and advised by the Statutory Auditors.</p>
	<p>(b). Miscellaneous expenses shown under 'Schedule 15 – Establishment expenses' amounting to ₹2.58 lakhs and ₹2.19 lakhs during the years 2009-10 and 2010-11 respectively.</p>	<p>These amounts represent other administrative miscellaneous expenses.</p>
	<p>(c). Other financial charges amounting to ₹10.51 lakhs and ₹42.49 lakhs for the years 2009-10 and 2010-11 respectively shown under 'Schedule 16 – Financial expenses'.</p>	<p>Interest charges paid to the Lenders which do not pertain to OCT project.</p>
(xiii).	<p>The audited accounts for the year 2009-10 shows an expenditure of ₹25.90 lakhs towards share issue expenses written off which is also reflected in the cost statement. ICTPL to confirm that the relevant share issue pertains to capital involved in BPS terminal. If it is an item of preliminary expenses, it may have to be amortized over the whole license period in equal annual instalments instead of writing off in one year.</p>	<p>As per the Companies Act, preliminary expenses have been charged for in the year but as per Income Tax Act, they allow 20% every year. Therefore, the entire amount has been charged in 2009-10.</p>
(xiv).	<p>With reference to the additions to the gross block to the tune of ₹173.30 lakhs envisaged by ICTPL during the year 2011-12, the following points to be clarified.</p>	<p>In Form 4B – Funds for disclosure of additions of</p>
	<p>(a). The details of the assets envisaged to be</p>	

	<p>acquired under each category, viz. Plant &amp; Machinery, Information Technology and Others may be furnished as per Form-4B of the cost statement formats prescribed by this Authority.</p> <p>(b). The ICTPL to confirm that the additions to the gross block envisaged during the year 2011-12 are in accordance with the LA.</p> <p>(c). The ICTPL to also confirm whether the additions have already materialized. If so, the details of the same along with documentary proof for actual cost of completion to be furnished. If not, the present status of capital works envisaged and the documentary proof for the estimated cost and expected date of completion to be furnished. The rate of depreciation applicable for each item of proposed additions to the gross block also to be furnished.</p>	<p>gross block exceeding ₹1 crore – Since components of this addition of ₹1.73 crores do not exceed more than ₹1 crore individually, the same is not reflected in the Form 4B.</p> <p>It is confirmed that the additions to the gross block are envisaged with a view to have greater efficiency in operation and administration which is part of the Licence Agreement.</p> <p>Some additions have already materialised and some will happen in the coming months. (The ICTPL has not furnished the requisite details).</p>
(xv).	<p>(a). The ICTPL has considered a uniform amount of ₹689,139/- as the value of other inventory reportedly as per norms for all the years 2009-10 to 2012-13 in the computation of actual / estimated working capital. As per norms prescribed in the tariff guidelines of 2005, the limit on other items of inventory will be six months' average consumption of stores excluding fuel. The ICTPL to furnish workings as per norms in support of the value of inventory considered by it for the years 2009-10 to 2012-13.</p> <p>(b). The ICTPL has reported the actual / estimated cash balance at ₹13.86 lakhs, ₹0.14 lakhs, ₹9.70 lakhs and ₹13.00 lakhs for the years 2009-10 to 2012-13 respectively reportedly as per norms. As per norms prescribed in the tariff guidelines of 2005, the limit on cash balance will be one month's cash expenses. Further, the cash balance reported for the year 2010-11 at ₹0.14 lakhs in the cost statement is seen to be odd compared to the amount reported for the other years which is in the range of ₹9 to ₹14 lakhs. It appears that there is an error in the cash balance reported for the year 2010-11. The ICTPL to furnish workings as per norms in support of the cash balance considered by it for the years 2009-10 to 2012-13 rectifying the error, if any.</p> <p>(c). The current liability reported in the cost statement for the year 2010-11 shows a negative figure to the tune of ₹65.32 lakhs as against the actual current liabilities reported in the audited annual accounts amounting to ₹2510.78 lakhs. ICTPL to clarify and reconcile the position.</p> <p>(d). The basis for estimation of current liability for the years 2011-12 and 2012-13 to be furnished.</p>	<p>ICTPL has rectified the inventory value reportedly based on the norms framed by TAMP.</p> <p>In the cost statement, the cash expenses were taken as net of income which has been rectified and the cost statements are submitted.</p> <p>ICTPL has furnished a statement giving details of current liabilities considered by it in the cost statements. (ICTPL has considered the net current liability, i.e. current asset (loans and advances) minus current liabilities as the value of current liability in the cost statement).</p> <p>Reply furnished under Sl. No. (c) above.</p>
(xvi).	While arriving at the capital employed, it appears that ICTPL has reduced the net fixed assets by the negative working capital. In case the working capital shows a negative figure, it can be treated as zero and no adjustment to the net fixed assets	ICTPL has rectified the error.

	needs to be carried out on this account.	
<b>(C). Financial / Cost Statement:</b>		
<b>(1). Capacity &amp; Traffic:</b>		
(i).	<p>In Form 2A, the ICTPL has shown the assessed capacity of the terminal at 80,000 TEUs per annum for all the years 2009-10 to 2012-13. In this regard,</p> <p>(a). The ICTPL to furnish workings for the assessed capacity of the terminal considered by it in the cost statements.</p> <p>(b). The assessed capacity furnished by ICPL at 80,000 TEUs per annum may be justified in the light of the Minimum Guaranteed Throughput (MGT) of 1,50,000 TEUs per annum stipulated in the LA .</p>	<p>ICTPL has furnished workings for the assessed capacity of the terminal. (It has furnished workings for the yard capacity of the terminal and not for the berth capacity of the terminal).</p> <p>The assessed capacity has been arrived at 80,000 taking into account the design of the berth, draught available along the berth, draught in the approach channel, equipments in the wharf and number of ground slots (641 slots including the possible slots in additional 2 ha available as per LA) available in the yard - the assessed capacity has been reworked and kept at 80,000 against the MGT of 150,000. The MGT was fixed during the tender only without any analysis of the same.</p>
(ii).	<p>With reference to the traffic projection for the year 2012-13, please furnish the following:</p> <p>(a). The details of the actual container volume handled during the period of 10 months from April 2011 to January 2012 and also the container mix.</p> <p>(b). The basis for estimated of traffic and also the basis for container mix of the respective category of containers in the projected container throughput.</p> <p>(c). As per the container mix pattern in the actual traffic reported for the year 2010-11, the share of foreign containers, transhipment containers and coastal containers work out to 14.97%, 28.92% and 55.71% respectively. However, the container mix in the estimated traffic for the years 2011-12 and 2012-13 are in the range of 24%, 14% and 61% respectively for foreign containers, transhipment containers and coastal containers, which shows significant variation in the share of foreign containers and transhipment containers compared to the actual position reported for the year 2010-11. In this context, the ICTPL to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i). furnish the reasons for change in the container mix considered in the traffic estimates for the years 2011-12 and 2012-13 and</li> <li>(ii). update the mix of various types of containers in the estimated traffic for the year 2012-13 based on the actual container mix obtained for the year 2011-12 (upto January 2012).</li> </ul>	<p>ICTPL has furnished details of the actual container volume handled in the revised cost statement (Form. 2A). [Total TEUs handled during the period is reported at 25,922 TEUs.]</p> <p>The estimated provision is based on the experience for the past 4 years and accordingly the projections have been made for the remaining years and future years. (The ICTPL has revised the estimated traffic for the year 2012-13 from 58,238 TEUs to 38,097 TEUs).</p> <p>(i). The mainline vessels not calling our Terminal due to lack of adequate draught alongside the berth, approach channel, high cost of vessel and cargo related charges of MbPT and lack of established logistics centres in MbPT, etc. The above-mentioned limitation on infrastructure and high cost makes the call of foreign vessel unviable. Due to lack of infrastructure, the foreign vessels which were calling ICT have also started an additional call in Gujarat resulting in reduction in throughput handled by them in ICT. Further, the barge traffic which was also calling in ICT has drastically been reduced due to non-allotment of berth at JNPT private terminals and also encouraging movement of these containers by road by them.</p> <p>(ii).ICTPL has reworked the container mix and furnished a statement giving details.</p>
(2).	<b>Operating Income:</b>	
	(i). The ICTPL to provide a detailed computation	ICTPL has drawn reference to Form 2A for the

	<p>of income for the year 2012-13 with reference to estimated traffic at existing SoR and proposed SoR, as per note 3 below Form-2B of the cost statement formats prescribed by this Authority. As already mentioned at Sl. No.B (iv) (a), ICTPL to provide references to the tariff items prescribed in the existing approved SoR for various operations / various types of containers in the workings.</p>	details required. (Form 2A gives traffic details. However, ICTPL has furnished a statement giving workings for the actual / estimated income for the years 2011-12 and 2012-13).
	<p>(ii). The ICTPL to furnish a dwell time analysis of containers for the years 2009-10 to 2011-12 and justify the container storage / demurrage charges estimated for the year 2012-13 based on such analysis.</p>	No such report is available. However, this will be explained at the time of the hearing. (The ICTPL has not furnished any explanation in this regard at the joint hearing).
	<p>(iii). Exchange rate considered by ICTPL for determining income from dollar denominated tariff to be furnished.</p>	The exchange rate has been considered based on the guidelines issued by TAMP and as per the approved SOR. (It has not mentioned the exchange rate considered by it in the estimated income for the future years).
	<p>(iv). The estimated income from Restows is considered around ₹0.15 lakhs for each of the years 2011-12 and 2012-13 as against the actual income of ₹5.28 lakhs and ₹1.74 lakhs reported under this head for the years 2009-10 and 2010-11 respectively. ICTPL to clarify the reasons for substantial drop in estimated income under this head.</p>	In the previous year, there was only Restow containers handled against one vessel call only. During the current year, there is no Restow activity. Therefore, there is substantial drop in income.
	<p>(v). During the last revision of tariff at ICTPL in the year 2009, the ICTPL reported an actual income of ₹18.06 lakhs towards demurrage / storage charges from MbPT vessels handled at ICTPL terminal. In the current proposal, the ICTPL has reported an actual income of ₹64.75 lakhs and ₹68.32 lakhs for the years 2009-10 and 2010-11 respectively and also considered an estimated income of ₹70 lakhs for each of the years 2011-12 and 2012-13 towards demurrage / storage charges under cargo handling income. In this connection, the ICTPL to:</p>	
	<p>(a). confirm whether the actual / estimated income for the years 2009-10 to 2012-13 as stated above is towards demurrage / storage charges from MbPT vessels handled at ICTPL terminal. If not, the nature of such actual / estimated income may be furnished.</p>	This income is towards 25% share received/receivable from MbPT towards wharfage on bulk cargo during the time when the terminal remains vacant.
	<p>(b). furnish the basis for estimating this income at ₹70 lakhs each for the years 2011-12 and 2012-13 supported with workings.</p>	Due to less activity in our container terminal, MbPT's bulk cargo is expected to be handled in the similar region and, therefore, the same has been considered.
(3).	<b>Operating Cost:</b>	
(i).	<p>With regard to the escalation factor to be applied for estimation of operating costs, ICTPL to note that as already communicated by us vide our letter No.TAMP/27/2005-Misc. dated 11 July 2011, an escalation factor of 6% per annum will be considered for the expenditure projections in the cost statement</p>	Our projections are based on 10% escalation. We request the Authority to consider the same taking into account the present inflationary market.
(ii).	<p><b>Operating &amp; Direct Labour:</b> The ICTPL has considered an increase of 67.40% in the average annual salary per</p>	Necessary corrections are effected in the cost statements and it is at par with the previous year.

	<p>employee for the year 2011-12 (₹5.69 lakhs) over the actual average annual employee cost reported for the year 2010-11 (₹3.40 lakhs). Further, the average employee cost estimated for the year 2011-12 is escalated by 8.61% for the purpose of estimation of operating and direct labour cost for the year 2012-13. The ICTPL to justify the average employee cost considered for the year 2011-12 and the higher escalation factor considered for the estimates in respect of the year 2012-13.</p>	
(iii).	<p><b>Maintenance Labour:</b> The ICTPL has considered an increase of 13.81% in the average annual salary per employee for the year 2011-12 (₹3.78 lakhs) over the actual average annual employee cost reported for the year 2010-11 (₹3.32 lakhs). The average employee cost estimated for the year 2011-12 is escalated by 10% for the purpose of estimation of maintenance labour cost for the year 2012-13. The ICTPL to justify the average employee cost considered for the year 2011-12 and the higher escalation factor considered for the estimates in respect of the year 2012-13.</p>	<p>This increase is due to cost escalation by the Agency. Therefore, the increase has been proposed in the proposal.</p> <p>(The documentary evidence furnished by ICTPL does not reflect this position).</p>
(iv).	<p><b>Equipment running cost:</b></p> <p>(a). <b>Power &amp; Fuel Cost:</b> In view of the clarification required in the actual power &amp; fuel consumption per TEU and in the unit power cost and unit fuel cost reported for the years 2009-10 and 2010-11 as mentioned at Sl. No.B (vi) (b) to (e) above, the consumption and unit cost estimates of power &amp; fuel furnished by ICTPL for the years 2011-12 and 2012-13 could not be verified. The ICTPL to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i). update the estimated power &amp; fuel consumption of 7 KWH and 0.97 litres per TEU respectively for the year 2011-12 based on actuals for the period upto January 2012.</li> <li>(ii). review the estimated power &amp; fuel consumption considered for the year 2012-13 based on the actual / estimated position for the year 2011-12 and revise the cost statements accordingly.</li> <li>(iii). update the unit power cost of ₹17.51 per KWH considered for the year 2011-12 based on actuals upto January 2012 supported with documentary proof. The estimated unit cost for the year 2012-13 also to be revised based on the updated actual / estimated unit cost for the year 2011-12.</li> <li>(iv). similarly, update the unit fuel cost of ₹45.28 per litre considered for the year 2011-12 based on actuals upto January 2012 and review the unit fuel cost of ₹46/- per litre</li> </ul>	<p>ICTPL has updated the cost statements. The unit power consumption is maintained at 7 KWH per TEU. The unit fuel consumption is revised to 1.06 litres per TEU.</p> <p>ICTPL has updated the cost statements. The unit power and fuel consumption for the year 2012-13 is maintained at 7 KWH per TEU and 1.06 litres per TEU respectively at par with 2011-12 consumption figures.</p> <p>ICTPL has updated the cost statements. The unit power cost is revised to ₹6 per unit for the years 2011-12 and 2012-13. [Subsequently, the ICTPL vide its letter dated 22 March 2012 furnished revised Form-3B indicating the variable and fixed power cost. The actual / estimated unit cost of power has been revised upwards for all the years. Further, even with the revised unit cost and unit consumption, the total variable power cost for the actual / estimated throughput is not matching with the variable power cost reported in Form 3B for all the years, except for the year 2011-12 (upto Jan'12)].</p> <p>ICTPL has updated the cost statements. The unit fuel cost is revised to ₹ 48/- per litre and ₹51/- per litre for the years 2011-12 and 2012-13 respectively.</p>

	estimated for the year 2012-13.	(Subsequently, the ICTPL vide its letter dated 22 March 2012 furnished revised Form-3B indicating the variable and fixed fuel cost. The actual / estimated unit cost of fuel has been revised upwards for all the years from 2010-11 onwards. Further, even with the revised unit cost and unit consumption, the total variable fuel cost for the actual / estimated throughput is not matching with the variable fuel cost reported in Form 3B for all the years).
	(b). <b>Repairs &amp; Maintenance Cost:</b>  The ICTPL has not estimated any repairs and maintenance expenses for the years 2011-12 and 2012-13. ICTPL to review the position based on the actual repairs and maintenance expenses, if any, incurred during first 10 months of the year 2011-12 (upto January 2012).	ICTPL has estimated the repairs & maintenance expenses in the revised cost statements. (The ICTPL indicated only per TEU repairs & maintenance cost in Form 3B. However, Subsequently, vide its letter dated 22 March 2012 furnished revised Form 3B, giving break-up for the total equipment running cost mentioned in Form 3A).
(v).	<b>Equipment Hire Charges:</b>  (a). As already mentioned at Sl. No. B (vi) (a) above, the estimated equipment hire charges if included under equipment running costs for the years 2011-12 and 2012-13, to be furnished separately in the cost statement, duly updated with reference to the actuals for the first 10 months of the year 2011-12.  (b). If the equipment hire is an outsourced activity, ICTPL to furnish the equipment wise details of hire charges paid / payable for the years 2011-12 and 2012-13 supported with copies of relevant contracts.	No hiring charges have been paid for hiring of equipment. (Subsequently in the revised Form 3A & 3B furnished vide letter dated 22 March 2012, hire charges towards hiring of tractor trailers have been reported under the head equipment hire charges).  This is not applicable to ICT. (Subsequently the ICTPL vide its letter dated 22 March 2012, furnished documentary evidence towards hiring of tractor trailers).
(vi).	<b>Insurance:</b>  (a). The ICTPL has estimated the insurance premium at ₹7.06 lakhs for each of the years 2011-12 and 2012-13 as against the actual insurance premium reported for the year 2010-11 at ₹10.88 lakhs. ICTPL to clarify the reasons for reduction in the estimated insurance premium for the years 2011-12 and 2012-13.  (b). The ICTPL to also justify its estimate for the year 2012-13 with reference to actual for the previous year 2011-12.  (c). The ICTPL to confirm that the additions to the gross block envisaged during the year 2011-12 have also been considered for the purpose of estimation of insurance premium for the years 2011-12 and 2012-13.  (d). The ICTPL to confirm that insurance cover for the assets is taken as per the LA provisions.	The insurance policy was finalised based on very good competition amongst the insurance companies.  The estimation is based on current insurance cover.  There will be addition in the gross block during the next few months and, therefore, it has been proposed in the cost statement.  ICTPL has confirmed that the Insurance Cover has been made as per the Licence Agreement.
(vii).	<b>Depreciation:</b>  (a). ICTPL to confirm that depreciation for all the years under consideration has been computed in accordance with clause 2.7.1 of the tariff guidelines of 2005.  (b). ICTPL to furnish workings for the estimated depreciation furnished in the cost statements for the years 2011-12 and 2012-13.  (c). The estimated depreciation for the year 2011-12 to be updated based on the actual	ICTPL has confirmed that the depreciation has been computed in accordance with Clause 2.7.1 of the Tariff Guidelines 2005.  ICTPL has drawn reference to Form 4A. It has, however, not furnished workings for computation of depreciation.  ICTPL has updated the depreciation for the year 2011-12 in the revised cost statements.

	additions to the gross block for the period upto January 2012 and the estimated depreciation for the year 2012-13 also to be revised, if necessary.	
(viii).	<p><b>Overheads:</b></p> <p>(a). ICTPL to list out the items of expenditure considered with value under the estimates of management and administration overheads and general overheads separately.</p>	The ICTPL has furnished a statement giving break-up of actual / estimated management and administration overheads and general overheads for the years 2009-10 to 2012-13.
	<p>(b). The actual management and administration overheads reported for the year 2010-11 is ₹11.82 lakhs. As against this, the ICTPL has estimated management and administration overheads for the year 2011-12 at ₹25.66 lakhs, which is 117% more than the actuals of 2010-11. The ICTPL to clarify the reasons for considering such a steep increase in the management and administration overheads estimated for the year 2011-12.</p>	The ICTPL has modified the management and administration overheads in the revised cost statement. (In the revised cost statement, the ICTPL has mentioned the general overheads for the years 2011-12 and 2012-13 at ₹11.86 lakhs and ₹13.03 lakhs respectively.)
	<p>(c). The ICTPL has estimated the general overheads for the years 2011-12 and 2012-13 at ₹98.00 lakhs and ₹107.80 lakhs respectively as against the actual of ₹101.14 lakhs reported for the year 2010-11. While there is a drop in the estimated general overheads for the year 2011-12 compared to the actuals of 2010-11, the estimates for the next year 2012-13 are seen to be escalated by 10% over the estimates of 2011-12. ICTPL to clarify the reasons for considering a higher escalation factor for the year 2012-13 in the estimation of general overheads.</p>	ICTPL has revised the cost statements. (In the revised cost statement, the ICTPL has mentioned the general overheads for the years 2011-12 and 2012-13 at ₹152.83 lakhs and ₹56.35 lakhs respectively.)
(ix)	<p><b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI) and Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME):</b></p> <p>(a). The ICTPL has considered an estimated FMI of ₹3.22 lakhs and ₹3.50 lakhs for the years 2011-12 and 2012-13 respectively in the cost statements. ICTPL to furnish the details thereof.</p>	The estimate was towards Interest on Short Term Deposit which is not considered in the revised cost statements as observed by TAMP.
	<p>(b). The ICTPL has estimated the FME, which reportedly represent contribution to provident fund, at ₹25.21 lakhs and ₹27.74 lakhs respectively for the years 2011-12 and 2012-13. When compared with the actual FME of 2010-11 reported at ₹14.78 lakhs, the estimate for the year 2011-12 shows an increase of 70.64%. Further, the estimate for the next year 2012-13 shows an increase of 10% over the estimate for the year 2011-12. The ICTPL to clarify the reasons for considering a higher escalation factor for the years 2011-12 and 2012-13.</p>	Taking into account the current market inflation, 10% increase has been proposed in the proposal. In addition, a similar increase has been carried out in the similar industry at present. Therefore, taking into account the interest of the organisation and the employees, increase has been suggested.
(4).	<b>Capital employed:</b>	
(i).	<p><b>Fixed Assets:</b> ICTPL to note that completed and commissioned assets alone will be counted for capital employed and work-in-progress should be excluded. A confirmation in this regard to be furnished.</p>	It is confirmed that no work in progress is included in the commissioned assets.
(ii).	<p><b>Working Capital:</b> The ICTPL to review the estimated working capital for the years 2011-12 and 2012-13 based on the queries raised at Sl. No.B (xv) (a) to (d) above.</p>	It has been reworked and furnished.

(D). <b>Scale of Rates (SoR):</b>	
(i). The ICTPL has formulated its proposed SoR considering an increase of 25% over the existing tariff at ICTPL. ICTPL to list out the benefit of productivity improvements accruing to users justifying this hike.	Reply already furnished at Sl. No. (A) (ii) and (iii) above and Sr. No.6 of Form 1.
(ii). The penal interest rate of 13.75% prescribed in clause (iv) (a), Section 1.2 (General Terms & Conditions) of the existing SoR (SoR) to be updated based on the prevailing market rate.	The ICTPL has revised the interest rate in the revised proposed SoR.
(iii). Note (v) of Notes to Sections 1 & 2 of Chapter-II of the existing SoR prescribes the extra charges for providing lashing and unlashing service by ICTPL at ₹27, ₹41 and ₹54 for 20', 40' and above 40' containers respectively. The ICTPL has not proposed any increase in the above rates in the proposed SoR. ICTPL to clarify.	ICTPL has updated the position.
(iv). The ICTPL has proposed to increase the free days from the existing one day to two days for import containers and from one day to three days for export containers by amending the existing clauses (a) and (b) under Section 5 Licence (Storage) Fee on containers in the existing SoR. However, as per Notes (1) and (4) below the same Section, the free period is maintained at the existing level of one day for import and export containers. ICTPL to clarify the position and modify the Notes (1) and (4), if required.	ICTPL has updated the position.
(v). Note (6) of Notes under Section 5 – Licence (Storage) Fee of the existing SoR prescribes the storage charges for containers stuffed in the terminal premises / containers received duly stuffed in the areas other than terminal premises and removed to town at US\$ 2.25, US\$ 4.50 and US\$ 6.75 (Coastal ₹97.92, ₹195.84 and ₹293.76) for 20', 40' and above 40' containers respectively. The ICTPL has not proposed any increase in the above rates in the proposed SoR. ICTPL to clarify.	ICTPL has updated the position.

6.2. While furnishing replies to our queries, the ICTPL has updated the cost statements and SoR. The estimated financial / cost position for the years 2011-12 and 2012-13 at the existing level of tariff as shown in the updated consolidated income and cost statement and estimates furnished earlier in September 2011 by the ICTPL are tabulated below:

Sl. No.	Particulars	Estimates furnished earlier in Sep 2011		Revised estimates furnished in Feb 2012	
		2011-12	2012-13	2011-12	2012-13
1.	Traffic (in TEUs)	54,240	58,238	30,281	38,097
2.	Operating income (₹ in lakhs)	900.99	946.04	534.43	695.44
3.	Net surplus / (deficit) after return (₹ in lakhs)	(479.81)	(519.56)	(701.67)	(522.55)
4.	Net deficit as a percentage of operating income	-53%	-55%	-131%	-75%
5.	Average net deficit as a percentage of operating income	-54%		-99.54%	

6.3. The ICTPL has maintained the 25% increase sought by it in its original proposal of September 2011.

7. The MbPT was also requested to furnish its specific comments on a few points. The MbPT has furnished its response. A summary of the queries raised by us and reply furnished by MbPT are summarised below:

Sl. No.	Queries raised by TAMP	Reply furnished by MbPT												
(i).	The ICTPL has filed its proposal for revision of tariff only for one year period, i.e. upto 31 March 2013. The ICTPL has stated in this regard that the proposal filed by it is for BPS operations and the BPS operations will continue only till December 2012. The MbPT to confirm that BPS operations by ICTPL may not continue beyond December 2012.	<p>As per License Agreement between Mumbai Port Trust and M/s.ICTPL, articles 2.2, 2.3 and 2.4 relate to license period, which are reproduced below:</p> <p>Article 2.2 (i): The License is hereby granted for the BPS project for a period of 5 (five) years commencing from the Date of award of license, (i.e. 3.12.2007) or 2 years from the commissioning of OCT project, whichever is earlier; (i.e. upto 2.12.2012).</p> <p>Article 2.3: Provided in the event of any delay attributable to the licensor in handing over possession of the licensor's assets to the licensee as provided in article 5.1 and as per project schedule specified in Appendix 5, the license period shall get extended by that period of delay in handing over the licensor's assets by licensor.</p> <p>Article 2.4: In the event of license being extended by the Licensor beyond the defined period of 5 years at BPS and 30 years at OCT in accordance with the provisions of this Agreement, the License period shall include the period by which the license is so extended.</p> <p>It is confirmed that M/s.ICTPL is allowed to operate at BPS terminal upto 2.12.2012 as per License Agreement. There is no proposal so far for extending the license period for BPS.</p>												
(ii).	The ICTPL has shown the assessed capacity of the terminal at 80,000 TEUs per annum for all the years 2009-10 to 2012-13 as against the Minimum Guaranteed Throughput (MGT) of 1,50,000 TEUs per annum prescribed in the LA entered by ICTPL with MbPT. The MbPT to offer its specific comments on the capacity assessed by ICTPL.	<p>As per Appendix 24 of License Agreement, MGT for BPS is fixed as follows:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Period</th><th>MGT in TEUs</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1<sup>st</sup> year of operation</td><td>1,00,000</td></tr> <tr> <td>2<sup>nd</sup> year of operation</td><td>1,50,000</td></tr> <tr> <td>3<sup>rd</sup> year of operation</td><td>1,50,000</td></tr> <tr> <td>4<sup>th</sup> year of operation</td><td>1,50,000</td></tr> <tr> <td>5<sup>th</sup> year of operation</td><td>1,50,000</td></tr> </tbody> </table> <p>The obligation of the Licensee is to achieve the MGT failing which they shall compensate for the shortfall as per License Agreement.</p> <p>In a daily vessel list, group wise norm for gearless container vessels has been indicated as 280 containers. Considering 360 working days, it translates to 1,00,800 containers. Applying TEUs factor of 1.35, it gets converted to 1,36,080 TEUs per annum. These norms are for 20 hrs. of working. Hence, considering 24 hours working by M/s.ICTPL, pro-rata calculation gives 1,63,296 TEUs. Hence MGT shown for BPS berth of 1,50,000 TEUs can be considered realistic.</p> <p>MGT has been accepted by ICTPL at the time of agreement. Hence also, the capacity asked is minimum 150000 TEUs. However, considering the performance, the actual achievement is lower.</p>	Period	MGT in TEUs	1 <sup>st</sup> year of operation	1,00,000	2 <sup>nd</sup> year of operation	1,50,000	3 <sup>rd</sup> year of operation	1,50,000	4 <sup>th</sup> year of operation	1,50,000	5 <sup>th</sup> year of operation	1,50,000
Period	MGT in TEUs													
1 <sup>st</sup> year of operation	1,00,000													
2 <sup>nd</sup> year of operation	1,50,000													
3 <sup>rd</sup> year of operation	1,50,000													
4 <sup>th</sup> year of operation	1,50,000													
5 <sup>th</sup> year of operation	1,50,000													

(iii).	<p>The MbPT to furnish comments on the additions to the Gross Block of assets estimated by ICTPL to the tune of ₹138.00 lakhs, ₹29.30 lakhs and ₹6.00 lakhs towards Plant &amp; Machinery, Information Technology and Other assets respectively during the year 2011-12. The MbPT to also confirm that the above additions to the gross block envisaged by the ICTPL are in line with the LA provisions.</p>	<p>After repeated requests, ICTPL has furnished the details of addition to gross block on 29 February 2012. Article 2 [2.1(ii)] of the License Agreement states as follows:</p> <p>"In consideration of the licensee agreeing to pay an upfront payment, revenue share, license fee and other payments under this agreement as set out in Article 11 and subject to the provisions of this Agreement, the licensor hereby grants to the licensee and the licensee hereby accepts at the costs, charges, and expenses of the licensee an exclusive license for operating and managing BPS with necessary development, modification, augmentation of project facilities and services for BPS during the license period as specified in Article 2.2"</p> <p>Considering the traffic handled by ICTPL, the additions carried out appear to be in line with Article 2 [2.1(ii)] of the License Agreement.</p>																																										
(iv).	<p>Actual traffic of ICTPL during the year 2010-11 and from April 2011 to January 2012 with container mix pattern.</p>	<p>Actual traffic of ICTPL during the period 2010-11 and from April 2011 to January 2012 with container mixed pattern is shown below:</p> <table border="1" data-bbox="658 681 1309 832"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Particulars</th> <th colspan="2">Import</th> <th colspan="2">Export</th> <th colspan="2">Total</th> <th rowspan="2">Total containers</th> <th rowspan="2">Total TEUs</th> </tr> <tr> <th>20'</th> <th>40'</th> <th>20'</th> <th>40'</th> <th>20'</th> <th>40'</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>April 2010 to March 2011</td> <td>16724</td> <td>11547</td> <td>7270</td> <td>2068</td> <td>23994</td> <td>13615</td> <td>37609</td> <td>51224</td> </tr> <tr> <td>April 2011 to January 2012</td> <td>8132</td> <td>5830</td> <td>2935</td> <td>1143</td> <td>11067</td> <td>6973</td> <td>18040</td> <td>25013</td> </tr> </tbody> </table>	Particulars	Import		Export		Total		Total containers	Total TEUs	20'	40'	20'	40'	20'	40'	April 2010 to March 2011	16724	11547	7270	2068	23994	13615	37609	51224	April 2011 to January 2012	8132	5830	2935	1143	11067	6973	18040	25013									
Particulars	Import			Export		Total		Total containers	Total TEUs																																			
	20'	40'	20'	40'	20'	40'																																						
April 2010 to March 2011	16724	11547	7270	2068	23994	13615	37609	51224																																				
April 2011 to January 2012	8132	5830	2935	1143	11067	6973	18040	25013																																				
(v).	<p>The traffic forecast of ICTPL BPS terminal for the years 2012-13 to 2014-15 as per the port's business plan / annual plan / five year plan.</p>	<p>Refer reply to point no.(ii) above. (MbPT has not furnished the requisite details).</p>																																										
(vi).	<p>A confirmation that the estimation of lease rentals made by ICTPL for the years 2011-12 and 2012-13 are as per the provisions of the LA.</p>	<p>The areas licensed out and lease rentals for BPS terminal are furnished. The details furnished by MbPT are summarized below:</p> <table border="1" data-bbox="658 1103 1309 1470"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Sl. No.</th> <th rowspan="2">Particulars</th> <th rowspan="2">License area</th> <th colspan="2">Lease rent (in ₹)</th> </tr> <tr> <th>3.12.2010 to 2.12.2011</th> <th>3.12.2011 to 2.12.2012</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2"><b>A. Paid by ICTPL</b></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>1. BPS Office Space</td><td>152.03 sq. mtrs.</td><td>301019.40</td><td>301019.40</td><td></td></tr> <tr> <td>2. BPS Yard &amp; Wharf Area</td><td>24734.88 sq. mtrs.</td><td>17180105.60</td><td>18041448.29</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td></td><td><b>17481125.00</b></td><td><b>18342467.69</b></td><td></td></tr> <tr> <td colspan="2"><b>B. Not paid by ICTPL</b></td><td></td><td>23.5.2010 to 22.5.2011</td><td>23.5.2011 to 22.5.2012</td></tr> <tr> <td>1. Porta Cabins</td><td>878.2 sq. mtrs. (built-up area)</td><td>1185570.00</td><td>1185570.00</td><td></td></tr> <tr> <td>Total Lease rental for BPS terminal including Porta Cabins</td><td></td><td><b>18666695.00</b></td><td><b>19528037.69</b></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>As per the details furnished by MbPT, the ICTPL has not paid the lease rental for porta cabins in 878.2 sq. m. (built up area) amounting to ₹11,85,570/- per annum.</p>	Sl. No.	Particulars	License area	Lease rent (in ₹)		3.12.2010 to 2.12.2011	3.12.2011 to 2.12.2012	<b>A. Paid by ICTPL</b>					1. BPS Office Space	152.03 sq. mtrs.	301019.40	301019.40		2. BPS Yard & Wharf Area	24734.88 sq. mtrs.	17180105.60	18041448.29				<b>17481125.00</b>	<b>18342467.69</b>		<b>B. Not paid by ICTPL</b>			23.5.2010 to 22.5.2011	23.5.2011 to 22.5.2012	1. Porta Cabins	878.2 sq. mtrs. (built-up area)	1185570.00	1185570.00		Total Lease rental for BPS terminal including Porta Cabins		<b>18666695.00</b>	<b>19528037.69</b>	
Sl. No.	Particulars	License area				Lease rent (in ₹)																																						
			3.12.2010 to 2.12.2011	3.12.2011 to 2.12.2012																																								
<b>A. Paid by ICTPL</b>																																												
1. BPS Office Space	152.03 sq. mtrs.	301019.40	301019.40																																									
2. BPS Yard & Wharf Area	24734.88 sq. mtrs.	17180105.60	18041448.29																																									
		<b>17481125.00</b>	<b>18342467.69</b>																																									
<b>B. Not paid by ICTPL</b>			23.5.2010 to 22.5.2011	23.5.2011 to 22.5.2012																																								
1. Porta Cabins	878.2 sq. mtrs. (built-up area)	1185570.00	1185570.00																																									
Total Lease rental for BPS terminal including Porta Cabins		<b>18666695.00</b>	<b>19528037.69</b>																																									

8.1. A joint hearing in this case was held on 14 February 2012 at the Office of the Authority. At the joint hearing, the ICTPL, MbPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

8.2. At the joint hearing, the ICTPL and MbPT were advised to furnish, after mutual discussions, the milestones of OCT project as per the Licence Agreement and the present status and to certify that migration from BPS to OCT will take place by March 2013. In case if the migration is

likely to be beyond March 2013, the ICTPL to furnish cost statements for the extended period also. Since reply to the queries furnished by ICTPL vide its letter dated 13 February 2012 also contained several gaps, the ICTPL was also advised to furnish the complete additional information / clarification/ documents, wherever required. The MbPT was also advised to furnish a detailed note on the electricity bills payable by ICTPL with copies of relevant documents and details of electricity bills actually claimed and paid by ICTPL in the last three years, i.e. 2009-10 to 2011-12 (upto December 2011).

9.1. The decisions taken at the joint hearing were communicated to ICTPL vide our letter dated 17 February 2012 along with a list of gaps noticed in the reply furnished by ICTPL in its letter dated 13 February 2012. The ICTPL responded vide its letter dated 24 February 2012. A summary of the queries raised by us seeking additional information/ clarifications and response of ICTPL thereon are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Response of ICTPL
(i).	The ICTPL to furnish actuals for the period from April 2011 to January 2012, duly certified by a Chartered Accountant. In case, some more time is required for certification process, the ICTPL to furnish the provisional financials for the said period immediately followed by certified financials.	As regards certification by a Chartered Accountant, ICTPL has already explained the reasons in its letter dated 13 February 2012. The half- yearly accounts have been duly certified by the Statutory Auditors and were furnished to the Authority. The balance period from October – January have been reflected in the cost statement as per actual. The provisional financials for the period ended January 2012 is furnished. However, the same are not certified by the Statutory Auditors and it will be certified by them once the year is over. The same will be furnished to the Authority in due course.
(ii).	The ICTPL also to furnish Reconciliation statement to reconcile the Surplus before Interest and tax as given in its cost statements and the Loss before tax as reflected in the audited/ certified Annual Accounts for the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12 (upto January 2012), duly reconciling the individual items of expenses reported in the cost statement with the audited / certified accounts, as the case may be.	The reconciliation statement to reconcile the surplus before interest and tax as given in the cost statements and the loss before tax as reflected in the audited/ certified Annual Accounts is furnished.
(iii).	In Form 7 furnished for the year 2011-12, the ICTPL has furnished comparison of estimates furnished by it in its original proposal of September 2011 with the revised estimates furnished in February 2012. The ICTPL to furnish the comparison of updated actuals / estimates for the year 2011-12 vis-à-vis estimates relied upon for the respective year during last revision of tariff in 2010.	Based on the advice of TAMP, Form 7 has been revised and furnished.

	<p>(iv). The ICTPL has considered total ground slots of 641 in the yard capacity workings furnished by it. The ICTPL to furnish the total stackyard area available and no. of TEUs considered per hectare of stackyard in arriving at the ground slots. The ICTPL also to furnish workings for the quay capacity of the terminal.</p>	<p>The total stackyard area available with ICT presently is 1.90 hectares wherein 516 ground slots are available. As per License Agreement additional 2 hectares will be made available if required, wherein it is estimated that 125 ground slots can be created. The detailed working is furnished.</p> <p><b>A. Ground slots:</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Particulars</th><th rowspan="2">Balanco factor</th><th colspan="3">Total Ground Slots (TGS)</th></tr> <tr> <th>1.90 hectares</th><th>Addl. 2.00 hectares</th><th>Total</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Import TGS</td><td>0.70</td><td>361</td><td>88</td><td>449</td></tr> <tr> <td>Export TGS</td><td>0.10</td><td>52</td><td>13</td><td>65</td></tr> <tr> <td>Transshipment</td><td>0.20</td><td>103</td><td>25</td><td>128</td></tr> <tr> <td><b>Total</b></td><td><b>1.00</b></td><td><b>516</b></td><td><b>126</b></td><td><b>642</b></td></tr> </tbody> </table> <p><b>B. Yard capacity:</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Factor</th><th>Import</th><th>Export</th><th>TP</th><th>Total</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>TGS</td><td>449</td><td>65</td><td>128</td><td></td></tr> <tr> <td>Dwell Time</td><td>6</td><td>10</td><td>22</td><td></td></tr> <tr> <td>Average Stack Height</td><td>6</td><td>6</td><td>6</td><td></td></tr> <tr> <td>Stack Utilisation Ratio</td><td>0.12</td><td>0.12</td><td>0.12</td><td></td></tr> <tr> <td>Peak Factor</td><td>2.8</td><td>2.8</td><td>2.8</td><td></td></tr> <tr> <td>Separation Factor</td><td>2</td><td>2.2</td><td>2.2</td><td></td></tr> <tr> <td>TEU Ratio</td><td>2.8</td><td>2.8</td><td>2.8</td><td></td></tr> <tr> <td>Working Days in Period</td><td>365</td><td>365</td><td>365</td><td></td></tr> <tr> <td>TEU in Period</td><td>70,190</td><td>5,470</td><td>4973</td><td>80,631</td></tr> <tr> <td>Containers in Period</td><td>50,136</td><td>3,907</td><td>3,552</td><td>57,593</td></tr> </tbody> </table> <p>(ICTPL has not furnished workings for the quay capacity.)</p>	Particulars	Balanco factor	Total Ground Slots (TGS)			1.90 hectares	Addl. 2.00 hectares	Total	Import TGS	0.70	361	88	449	Export TGS	0.10	52	13	65	Transshipment	0.20	103	25	128	<b>Total</b>	<b>1.00</b>	<b>516</b>	<b>126</b>	<b>642</b>	Factor	Import	Export	TP	Total	TGS	449	65	128		Dwell Time	6	10	22		Average Stack Height	6	6	6		Stack Utilisation Ratio	0.12	0.12	0.12		Peak Factor	2.8	2.8	2.8		Separation Factor	2	2.2	2.2		TEU Ratio	2.8	2.8	2.8		Working Days in Period	365	365	365		TEU in Period	70,190	5,470	4973	80,631	Containers in Period	50,136	3,907	3,552	57,593
Particulars	Balanco factor	Total Ground Slots (TGS)																																																																																			
		1.90 hectares	Addl. 2.00 hectares	Total																																																																																	
Import TGS	0.70	361	88	449																																																																																	
Export TGS	0.10	52	13	65																																																																																	
Transshipment	0.20	103	25	128																																																																																	
<b>Total</b>	<b>1.00</b>	<b>516</b>	<b>126</b>	<b>642</b>																																																																																	
Factor	Import	Export	TP	Total																																																																																	
TGS	449	65	128																																																																																		
Dwell Time	6	10	22																																																																																		
Average Stack Height	6	6	6																																																																																		
Stack Utilisation Ratio	0.12	0.12	0.12																																																																																		
Peak Factor	2.8	2.8	2.8																																																																																		
Separation Factor	2	2.2	2.2																																																																																		
TEU Ratio	2.8	2.8	2.8																																																																																		
Working Days in Period	365	365	365																																																																																		
TEU in Period	70,190	5,470	4973	80,631																																																																																	
Containers in Period	50,136	3,907	3,552	57,593																																																																																	
(v)	<p>The container mix reported by ICTPL in the revised cost statement for the years 2011-12 and 2012-13 is not found to be in line with actual container mix reported for the period from April 2011 to January 2012, though stated to be updated by ICTPL.</p>	<p>The ICTPL has furnished a statement giving the actual container mix for the period from April 2011 to Jan 2012 and proposed container mix for the balance two months in 2011-12 and for the whole year 2012-13 indicating the reasons for variance in the proposed container mix vis-à-vis actual container mix. The details furnished by ICTPL are summarized below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="5">(TEU mix ratio in %)</th></tr> <tr> <th rowspan="2">Particulars</th><th>April 2011 to January 2012</th><th>February &amp; March 2012</th><th>April 2012 to March 2013</th><th rowspan="2">Variance</th></tr> <tr> <th>Actual</th><th>Estimate</th><th>Estimate</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Foreign</td><td>21%</td><td>21%</td><td>17%</td><td>The decrease in percentage of foreign containers is due to increase in movement of coastal containers</td></tr> <tr> <td>Transhipment</td><td>19%</td><td>19%</td><td>6%</td><td>Decrease in the movement of TP containers</td></tr> <tr> <td>Coastal</td><td>59%</td><td>59%</td><td>76%</td><td>Expected increase in volume of coastal containers of 750-1000 TEU's per month</td></tr> <tr> <td>Others (ODC, Restow, etc.)</td><td>.1%</td><td>1%</td><td>1%</td><td></td></tr> <tr> <td><b>TOTAL</b></td><td><b>100%</b></td><td><b>: 100%</b></td><td><b>100%</b></td><td></td></tr> </tbody> </table>	(TEU mix ratio in %)					Particulars	April 2011 to January 2012	February & March 2012	April 2012 to March 2013	Variance	Actual	Estimate	Estimate	Foreign	21%	21%	17%	The decrease in percentage of foreign containers is due to increase in movement of coastal containers	Transhipment	19%	19%	6%	Decrease in the movement of TP containers	Coastal	59%	59%	76%	Expected increase in volume of coastal containers of 750-1000 TEU's per month	Others (ODC, Restow, etc.)	.1%	1%	1%		<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>: 100%</b>	<b>100%</b>																																														
(TEU mix ratio in %)																																																																																					
Particulars	April 2011 to January 2012	February & March 2012	April 2012 to March 2013	Variance																																																																																	
	Actual	Estimate	Estimate																																																																																		
Foreign	21%	21%	17%	The decrease in percentage of foreign containers is due to increase in movement of coastal containers																																																																																	
Transhipment	19%	19%	6%	Decrease in the movement of TP containers																																																																																	
Coastal	59%	59%	76%	Expected increase in volume of coastal containers of 750-1000 TEU's per month																																																																																	
Others (ODC, Restow, etc.)	.1%	1%	1%																																																																																		
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>: 100%</b>	<b>100%</b>																																																																																		
(vi)	<p>The ICTPL is once again requested to furnish a detailed income computation for the actual / estimated income</p>	<p>Detailed income computation for the actual/ estimated income reported in the cost statement was submitted in Form 2A and 2B. The income statement for containers</p>																																																																																			

	reported in the cost statement for the years 2009-10 to 2012-13 at the existing tariff level, providing reference to the tariff items prescribed in the existing approved Scale of Rates for various operations / various types of containers.	handled with Quay Cranes and without Quay Cranes is also furnished (The ICTPL has furnished a statement giving workings for actual / estimated container handling income for the years 2011-12 and 2012-13).
(vii).	Despite specific query, the ICTPL has not furnished the exchange rate considered by it in the estimation of income from dollar denominated tariff items like storage charges, etc. for the years 2011-12 and 2012-13.	The actual storage income from April 2011 to January 2012 was taken as the base for projecting the balance two months period. ICTPL has also stated that the estimated amount is meagre and hence requested to accept the same.
(viii).	The ICTPL has furnished break-up of operating expenses, management & administration overheads and general overheads reported in the cost statement for the years 2009-10 to 2012-13. However, the break-up is not linked with the item-wise expenses reported in the audited annual accounts/ certified actuals for the respective years. The ICTPL is once again requested to reconcile the individual items of expenses reported in the break-up statement with the item-wise expenses reported in the audited / certified financials.	It has furnished break-up statement with the item-wise expenses reported in the audited / provisional financials.
(ix).	The maintenance labour cost reported in the Form 3B do not match when the average employee cost is multiplied with the no. of employees for all the years 2009-10 to 2012-13. Further, from the reply furnished by ICTPL it appears that this activity is outsourced to an outside agency. If so, the ICTPL is requested to furnish the full details of contract with a copy of the contract.	ICTPL has furnished a copy of contract dated 19 August 2010 awarded to a private party for maintenance of container handling equipment and other routine maintenance of office building. The scope of contract includes supply of technicians. The contract price is indicated at ₹6.56 lakhs per month for minimum of 19 skilled technicians. The contract is valid for one year from 1 August 2010. (The contract has already expired on 31 July 2011 and ICTPL has not mentioned anything about the present position. Subsequently, the ICTPL vide its letter dated 22 March 2012 furnished copy of letter dated 17 November 2011 according to which the number of employees is indicated at 17 and the monthly payment is shown as ₹ 6.06 lakhs per month. However, the actual / estimated maintenance labour cost for the years 2011-12 and 2012-13 is not linked with reference to contract rates).
(x).	In Form 3B, the ICTPL has reported the power cost, fuel cost and repairs & maintenance expenditure on per TEU basis. The ICTPL to furnish the total expenses incurred by it for the actual / estimated throughput for the respective years. Further, the details of equipment running cost furnished in Form 3-B do not match with the total equipment running cost reported in Form-3A as well as audited / certified financials. Form 3B needs to be reviewed suitably.	The ICTPL has stated that detailed calculations are furnished. (The statement furnished by ICTPL shows the details of electricity expenses for operation & office, Fuel & Lubricants and Repairs & Maintenance expenses. The year wise totals shown in the statement do not agree with the total equipment running cost reported in the cost statement. The ICTPL has not furnished details of equipment running cost, viz. power, fuel and repairs & maintenance expenses as required in Form 3B.)
(xi).	The ICTPL has reported an actual insurance premium of ₹685,889/- for the period upto January 2012 in the year	The ICTPL has furnished a statement giving details of insurance premium paid and year-wise break-up along with a copy of insurance policy from one of the

	2011-12. However, it is seen from the copy of the insurance policy furnished by it, the insurance premium is indicated at ₹2,49,830/-.	insurance companies for the period from June 2011 to June 2012. The statement gives the break-up for ₹685,889/-.
(xii).	The ICTPL is once again requested to furnish details sought for in paragraph B (xiv) (c) of our letter dated 3 January 2012 in respect of additions to the gross block to the tune of ₹173.30 lakhs proposed during the two months period February to March 2012.	ICTPL has stated that it has already furnished explanation in its letter dated 13.02.2012 and requested the Authority to consider the same. (The ICTPL has not furnished the requisite details).
(xiii).	The ICTPL is once again requested to furnish workings for the inventory value and cash balance considered by it as per norms in the cost statements for all the relevant years.	ICTPL has furnished the workings for cash balance as per norms reported in the cost statement. It has further stated that the average consumption or inventory for the six month period has been considered as inventory value as per norms. (However ICTPL has not furnished workings for inventory value as per norms).
(xiv).	The current liabilities for the year 2010-11 furnished by ICTPL vide Annex-V of its letter dated 13 February 2012 do not reconcile with the audited accounts for the said year.	The ICTPL furnished reconciliation for current liabilities as per audited financials vis-à-vis cost statement for the year 2010-11.

9.2. In the meantime, the ICTPL vide its letter dated 17 February 2012 has made the following submissions with reference to the joint hearing:

- (i). The projections were submitted upto March 2013 with a view that the operations for the BPS Terminal will be ceased in December 2012. It was explained that in the event, the licence period is extended based on the recommendation of the Independent Engineer and the delay on the part of Licenser, ICTPL as an operator may have to take a decision to continue the BPS operation, as it does not fetch adequate revenue to meet expenditure.
- (ii). During the joint hearing it was explained before the Authority that MbPT was supposed to comply to certain obligations on their part, under Appendix-5 in the License Agreement. As per the provisions, the critical assets like Completion of Capital dredging for the berth pockets and handing over to licensee for operation should have been within 15 months from the signing of the Agreement. Till now, the dredging has not been completed.
- (iii). Further, the other two critical assets like Filling of Victoria Dock and Prince's Dock and handing over to the Licensee should have been within 24 months from the date of signing of the agreement (i.e. 3.12.2007). Unless the filling of the two docks are completed and dredging of the berth pockets are not completed, it is very difficult to place an order with the equipment manufacturers for supply of the RMQC and RTGCs. It is also very critical that since the final COD has not been granted to us (provisional COD was granted by MbPT for 21 months, upto 11.9.2012), the Lenders have expressed their reluctance to fund for the project. This will directly affect the progress of the project as more than INR 400 crores is spent in the project and there is substantial visible development in the site. ICTPL is in touch with MbPT on this issue and the response of port is awaited.
- (iv). The present status of the obligations by Licensor and Licensee as mentioned at Appendix-5 of the License Agreement is as below:

Sr. No.	Activity (Licensee's part of work)	Cumulative completion period from date of signing Agreement	Present Status
1.	Signing of the License agreement	Stan	Complied

2.	Financial Close	6 months	Complied
3.	Commencement of construction at site	8 months	Complied
4.	Completion of civil works & commissioning of two berths at the OCT	36 months	Dependent on obligation by Lessor as mentioned below
Sr. No.	Activity (Licensor's part of work)	Completion of works and handing over the Assets (wherever applicable) to the Licensee from the date of signing License Agreement	Present Status
1.	Handing over of Site for trestle	Immediate	Complied
2.	Already developed land at Princes and Victoria Dock of the Licensed premises for OCT.	Immediate	Pending
3.	Completion of Capital dredging for the berth pocket and handing over to the Licensee for construction	15 months	Pending
4.	Filling of Victoria Dock and handing over to Licensee	24 months	Pending
5.	Filling of Prince's Dock and handing over to Licensee	24 months	Pending
6.	Completion of Capital dredging for Approach Channel and Turning Circle	34 months	Pending
7.	Laying of Railway Tracks for RCD	34 months	Pending
8.	Road improvement works as per article 7.7.(x) of the License Agreement	34 months	On going

(v): During the discussions at the joint hearing, it was also explained that the throughput in the Terminal is not adequate enough to take care of meeting our expenditure and as a result, every year ICTPL is incurring losses which can be seen from the table given below. The losses as per the Audited Accounts are even more after considering the revenue share payable to MbPT and penalty for non-achievement of MGT. As a result, the developers lose interest in the business.

Year	Throughput	Loss (in ₹)	Losses as per Audited Accounts
2008-09	31386	60,396,677	69,374,450
2009-10	39002	40,305,454	59,580,129
2010-11	51593	22,328,671	69,700,929
2011-12 (projections upto March 2012 including actuals upto January 2012)	30281	39,169,247	Yet to be ascertained

The reasons for such reduction in the throughput are attributed mainly for two reasons:

(a). Wharfage and demurrage collection by MbPT on ICT containers. Such collection of charges is not there in any of the neighbouring terminals and also in any other ports in the country. This is an additional burden on the trade and for which the port users find the operation in our terminal as uneconomical and therefore are not calling on BPS Terminal and

(b). The marine related charges, i.e. VRC which constitutes port dues, pilotage and berth hire charges are extremely on the higher side when compared to JNPT. This also adds to the burden on the customers. In addition, recently, MbPT has been given by TAMP, an increase of 30% on their Scale of Rates. Due to this, the operation at BPS has become further unviable for the port users and thereby the throughput in BPS terminal is getting reduced.

(vi). When ICTPL represented for non-collection of wharfage and demurrage charges by MbPT on ICT containers, the Authority had given MbPT, time period of 6 months upto 10.01.2012 to submit a detailed proposal on cargo management charges. Now since, MbPT has not been able to submit their proposal, the Authority has given further extension of time upto 10.04.2012. Unless this anomaly is sorted out, the operation in BPS Terminal will be totally unviable. Therefore, continuation of operation in BPS Terminal will only entail us in suffering further losses.

When ICTPL had filed tariff application, MbPT had raised concerns over collection of wharfage being included in the tariff citing that this will burden the trade and thus should not be applied. Going by the same scale ICTPL also raise concerns as to how is MbPT allowed to collect such wharfage if ICTPL was debarred from the same and thus request exemption of the same for containers being handled by ICTPL whether at their berth or in the CFS which are basically the extended arms of the container yard of the port to do away with congestion in the port as per norms in the country.

10. The MbPT was also requested to furnish information/ clarifications/ documents, as decided at the joint hearing. The MbPT vide its letter dated 5 March 2012 has furnished its response along with its response to the additional information / clarification sought from it on a few points. The decisions taken at the joint hearing and response of MbPT are summarised below:

Sl. No.	Decisions taken at the joint hearing	Reply furnished by MbPT																		
(i).	The milestones of OCT project, after mutual discussions with the ICTPL, as per the Licence Agreement and the present status and to certify that migration from BPS to OCT will take place by March 2013.	<p>Appendix V of the License Agreement provides for the obligation for completion of work of both MbPT and ICTPL. However, the committed dates could not be adhered to. The revised schedule is given below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Activity (Licensor's part of work)</th><th>Revised date of completion</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Handing over of site for trestle</td><td>Completed</td></tr> <tr> <td>Already developed land at P&amp;V Dock of the licensed premises for OCT</td><td>Handed over as and when the structures are demolished by MbPT</td></tr> <tr> <td>Completion of capital dredging for the berth pocket and handing over to the licensee for construction</td><td>28.2.2012 (The area for both construction has been handed over to ICTPL and therefore there is no direct delay)</td></tr> <tr> <td>Filling of 1Victoria Dock and handing over to the licensee</td><td>31.5.2012</td></tr> <tr> <td>Filling of Prince's Dock and handing over to the licensee</td><td>30.4.2012</td></tr> <tr> <td>Completion of capital dredging for approach channel and turning circle</td><td>31.12.2012</td></tr> <tr> <td>Laying of railway tracks for RCD</td><td>March 2013</td></tr> <tr> <td>Road improvement works as per Article 7.7 (x) of the License Agreement</td><td>Will be completed by December 2012</td></tr> </tbody> </table> <p>The commissioning of terminal is expected to be by March 2013.</p>	Activity (Licensor's part of work)	Revised date of completion	Handing over of site for trestle	Completed	Already developed land at P&V Dock of the licensed premises for OCT	Handed over as and when the structures are demolished by MbPT	Completion of capital dredging for the berth pocket and handing over to the licensee for construction	28.2.2012 (The area for both construction has been handed over to ICTPL and therefore there is no direct delay)	Filling of 1Victoria Dock and handing over to the licensee	31.5.2012	Filling of Prince's Dock and handing over to the licensee	30.4.2012	Completion of capital dredging for approach channel and turning circle	31.12.2012	Laying of railway tracks for RCD	March 2013	Road improvement works as per Article 7.7 (x) of the License Agreement	Will be completed by December 2012
Activity (Licensor's part of work)	Revised date of completion																			
Handing over of site for trestle	Completed																			
Already developed land at P&V Dock of the licensed premises for OCT	Handed over as and when the structures are demolished by MbPT																			
Completion of capital dredging for the berth pocket and handing over to the licensee for construction	28.2.2012 (The area for both construction has been handed over to ICTPL and therefore there is no direct delay)																			
Filling of 1Victoria Dock and handing over to the licensee	31.5.2012																			
Filling of Prince's Dock and handing over to the licensee	30.4.2012																			
Completion of capital dredging for approach channel and turning circle	31.12.2012																			
Laying of railway tracks for RCD	March 2013																			
Road improvement works as per Article 7.7 (x) of the License Agreement	Will be completed by December 2012																			
(ii).	(a). A detailed note with copies of relevant documents in connection	As regards electricity charges, there is dispute in respect of MbPT charging ICTPL. In this regard,																		

	with the electricity bills payable by ICTPL.	ICTPL have approached Mumbai Port for appointment of Expert for dispute resolution. It is stated that ICTPL have not paid the disputed amount till date. It is also understood from ICTPL that this disputed amount is not taken as part of the expenditure while submitting proposal to TAMP.
	(b). The details of electricity bills actually claimed and paid by ICTPL in the last 3 years, i.e. 2009-10, 2010-11 and 2011-12 (upto December 2011).	

11. The MbPT vide its letter dated 14 March 2012 has furnished additional comments/ observations with reference to proposed Scale of Rates of ICTPL, which are given below:

- (i). In chapter-I pertaining to definitions, the extent of application of Scale of Rates needs to be specifically defined. It is suggested that a drawing of the terminal duly approved by the Chief Engineer, MbPT may be included as an Annexure to Scale of Rates.
- (ii). ICTPL has proposed penal interest on delayed payments/ refunds @ 13.75% per annum whereas in revised Scale of Rates of MbPT, TAMP has approved penal interest on delayed payments/ refunds @ 16.25% per annum.
- (iii). In chapter II of Scale of Rates there is reference to 'A', 'B' and 'C' category hazardous cargo containers. The trustees vide their Resolution dated 27.7.2010, have decided not to handle any hazardous cargo containers at the port of Mumbai and the resolution is applicable to ICTPL terminal also. Moreover, with the cessation of handling hazardous cargo by MbPT, the categories such as 'A', 'B' and 'C' does not exist now.
- (iv). In the chapter-II Clause 5 pertaining to License (Storage) fees on containers, there is a reference to stuffing containers in the terminal area. The terminal should function as terminal only (similar to the one at JNPT). Stuffing/ destuffing activities should not be permitted in the terminal area.
- (v). Clause-II (5) (a) and (b) and note 1 under Chapter II (5) of proposed Scale of Rates appears to be contradictory.
- (vi). The container traffic projection for the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12 does not appear to be realistic as M/s.ICTPL has handled less containers than projection. A statement detailing projected figures vis-à-vis actual figures of container traffic handled by M/s.ICTPL from 2009-10 is as under:

Year	Projected Traffic	Actual Traffic	% handled	% fall in traffic
2009-10	100510 TEUs	37951 TEUs	38%	62%
2010-11	120612 TEUs	51224 TEUs	42%	58%

12. At our request, the ICTPL vide its letter dated 22 March 2012 furnished further details to cover the gaps found in the revised cost statements furnished by it in February 2012. While doing so, it has also furnished revised cost statements (Form 3A & Form 3B). The major modifications made by ICTPL in the updated cost statements are summarized below:

- (i). It has regrouped the expenses reported under the heads Maintenance labour, Power & Fuel and Repairs & Maintenance. It has also reported expenses under the heads Equipment hire charges and other expenses, which were reported as nil in the earlier cost statements.
- (ii). Break-up of equipment running cost into power cost, fuel cost and repairs & maintenance expenses have been furnished as stipulated in Form 3B. The power and fuel costs have been further bifurcated into variable cost and fixed cost.
- (iii). The unit cost of electricity has been modified from ₹6/- reported earlier uniformly for all the years to ₹11.10, ₹9.05 and ₹8.84 for the years 2009-10 to 2011-12 (upto Jan'12) based on actuals. The unit electricity cost for the remaining two months in

2011-12 is estimated at ₹105.50 and for the next year 2012-13 it is estimated at ₹19.07 per unit.

- (iv). The unit fuel cost for the years 2010-11 to 2012-13 have been revised upwards to ₹ 42/-, ₹ 45.36 and ₹ 60/- per litre respectively.
- (v). The ICTPL has proposed to adjust 50% of deficit for the years 2008-09 to 2011-12, in five instalments commencing from the year 2012-13. Accordingly, it has adjusted 1/5<sup>th</sup> of 50% of the deficit for the years 2008-09 to 2011-12 amounting to ₹ 237.09 lakhs in the year 2012-13.
- (vi). The ICTPL has furnished copy of letter dated 17 November 2011 towards latest documentary evidence in support of outsourcing of maintenance labour. As per the document, the monthly payment has been reduced from ₹658,250/- to ₹636,250/- with effect from November 2011 and to ₹606,250/- with effect from December 2011 due to reduction in the number of manpower deployed.
- (vii). It has also furnished a copies of letters dated 22 July 2011 and 4 November 2009 towards hire of tractor trailers for transportation of containers. As per the contract, ₹185/- per TEU is payable towards hire charges and in addition ₹39,200/- per month is payable with effect from April 2011 to compensate the cost escalation.
- (viii). It has also furnished revised worksheet for income computation at the existing tariff for the years 2011-12 and 2012-13, correcting the minor discrepancies noticed in the rates prescribed in the existing SoR.
- (ix). The ICTPL has claimed ROCE for all the years on pro-rata basis linking to actual / estimated capacity utilization for the relevant years as against full ROCE claimed by it earlier.

13. A statement showing the comparative position of the estimated financial/ cost position for the year 2012-13 as per the cost statements furnished by ICTPL alongwith its original proposal of September 2011, revised estimates furnished in February 2012 and updated estimates furnished in March 2012 is given below:

Sl. No.	Particulars	Estimates furnished in September 2011	Revised estimates furnished in February 2012	Updated estimates furnished in March 2012
		2012-13	2012-13	2012-13
1.	Traffic (in TEUs)	58,238	38,097	38,097
2.	Operating income (₹ in lakhs)	946.04	695.44	695.44
3.	Net surplus / (deficit) after return (₹ in lakhs)	(519.56)	(522.55)	(735.24)
4.	Net deficit as a percentage of operating income	-55%	-75%	-106%

14. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

15. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The existing Scale of Rates (SOR) of ICTPL was approved in December 2009 with validity till 31 March 2012. The proposal of ICTPL dated 19 August 2011 along with revised cost statements (except 3A & 3B) furnished by it in February 2012 and

updated cost statements (form 3A & 3B) furnished in March 2012 and the additional information / clarifications furnished by it during the processing of this case is considered in this analysis.

- (ii). The ICTPL in its proposal has sought for ahead of schedule revision by six months, i.e. with effect from 1 October 2011. As per clause 3.1.8 of the tariff guidelines of 2005, the ports / private terminals may propose revision ahead of schedule for good and sufficient reasons. In this case, the reason put forth by ICTPL is substantial shortfall in the Return on Investment (ROI). The reason for shortfall in ROI is primarily due to underutilization of its facilities at the terminal, as can be seen from the later part of this analysis. Hence, it may not reasonable to load additional burden on the users by ahead of schedule increase in tariff proposed by ICTPL. The proposal of ICTPL seeking ahead of schedule revision of rates with effect from 1 October 2011 is, therefore, rejected.
- (iii). The existing tariff fixed in December 2009 relied on the estimated financial / cost position for the years 2009-10 to 2011-12. Clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005 mandates this Authority to review the actual physical and financial performance of the Major Ports and Private Terminals thereat at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. Therefore, the actual physical and financial performance of the Terminal during the years 2009-10 to 2011-12 are analysed in the following paragraphs.
- (iii). (a). The ICTPL has submitted a statement reconciling the financial / cost position as furnished in the cost statement with the position as reported in the audited accounts for the years 2009-10 and 2010-11. The position reflected in the cost statement is considered for analysis of actual performance during the said two years, subject to some modifications which are discussed below:
  - (i). The general overheads reported for the years 2009-10 and 2010-11 includes ₹10.51 lakhs and ₹ 42.29 lakhs respectively towards interest charges. Since interest is not an admissible item of cost in the 'Return on Capital Employed' approach for fixation of tariff as per the tariff guidelines of 2005, the interest charges have been excluded from the general overheads reported by the ICTPL.
  - (ii). The general overheads for the year 2009-10 considered in the cost statement by ICTPL includes an amount of ₹ 25.90 lakhs towards share issue expenses written off by it in the accounts. To a query, ICTPL has stated that as per the Companies Act, the expenditure has been written off in the same year. As per the approach adopted by this Authority, the preliminary expenses are amortized over the project life. Accordingly, the share issue expenses amounting to ₹25.90 lakhs has been amortized in equal annual instalments over 29 years commencing from 2009-10.
  - (iii). Further, the annual accounts for the year 2009-10 shows an expense of ₹13.63 lakhs towards 'Fees for technical support services' which is included under general overheads in the cost statement. To a query in this regard, the ICTPL has confirmed that this expense is booked as per the shareholders agreement between the promoters. As per clause 2.8.2 of the tariff guidelines of 2005, fees for technical support services paid / payable by the private terminals to their promoters will not be considered as admissible item of cost for tariff purposes unless its reasonableness is not established applying the yardstick of 'arms length relationship'. Therefore, technical service fees is allowed as a cost item subject to production of documentary evidence and IT assessment orders to show that the income tax Authorities have allowed this expenditure. That being so, the

expenses of ₹13.63 lakhs reported in the year 2009-10 by ICTPL is considered subject to production of IT assessment orders during next review of its tariff, as was done in the case of other private terminals. If such evidence is not produced, this expenditure allowed now will be fully set off in the next tariff review.

- (iv). The other income reported in the annual accounts for the year 2010-11 includes an amount of ₹67,700/- towards income from sale of scrap, which is not considered by ICTPL in the cost statements. This has been considered under Finance & Miscellaneous income for the year 2010-11 in the cost statement since it is in the nature of miscellaneous income.
- (b). As far as the year 2011-12 is concerned, the ICTPL has furnished cost statement based on actuals for the first 10 months upto January 2012 and estimates for the remaining two months February 2012 and March 2012. To a specific request to ICTPL to furnish actuals for the period from April 2011 to January 2012, duly certified by a Chartered Accountant, the ICTPL has stated that the half-yearly accounts (April to September 2011) have been duly certified by the statutory auditors which has been incorporated in the cost statements along with actuals for the balance 4 months. It has furnished provisional accounts for the 10 months period ended 31 January 2012 without auditor's certificate, which is in agreement with cost statement figures for the corresponding period. It has stated that certificate of auditor will be obtained once the year is over. When some other private terminals are able to furnish the certified accounts for part of the year, it is not clear as to why it is not possible for ICTPL to furnish its certified accounts for the part of the year 2011-12. In the absence of certified accounts, the cost statement figures based on provisional accounts furnished by ICTPL for the 10 months upto January 2012 is relied upon in this analysis. The position reflected in the cost statement is considered, subject to some modifications which are discussed below:
  - (i). Interest payment to the extent of ₹ 86.71 lakhs shown in the provisional accounts for the period from April 2011 to January 2012 and included by ICTPL under general overheads is excluded by us from the cost statements.
  - (ii). Other income on account of sale of scrap to the tune of ₹1.37 lakhs reflected in the provisional accounts for the period from April 2011 to January 2012 and not considered by ICTPL in the cost statements is considered under Finance & Miscellaneous income in the cost statements.
- (c). The ICTPL has furnished estimates for the last two months in the year 2011-12 separately in the cost statements and the cost position for the year 2011-12 as a whole is furnished as a sum of the actuals for 10 months and estimates for remaining two months. The estimates of two months furnished by ICTPL are found to be not in tandem with the actuals for the first 10 months upto January 2012. The position is discussed in the following paragraphs:
  - (i). The ICTPL has reported actual traffic for the first 10 months of the year 2011-12 at 25,922 TEUs, which on an average works out to 2,592 TEUs per month, whereas the ICTPL has estimated traffic for the remaining two months at 4,359 TEUs, i.e. at 2,179 TEUs per month. However, for the reasons explained in a subsequent paragraph, the traffic estimates of ICTPL for the two months are relied upon in this analysis.

(ii). The ICTPL has estimated the container handling income for the two months at ₹70.28 lakhs, as against the actual container handling income of ₹ 330.59 lakhs for the first 10 months. The ICTPL has furnished income computation for the actual / estimated income for 2011-12 at the existing tariff for the actual / estimated throughput. Though some of the rates considered in the income computation are not reflected in the existing SoR, the ICTPL furnished a working sheet for the rates considered in the computation linking the same with the SoR rates. In view of the above, container handling income estimated by ICTPL for the two months February and March 2012 is considered in this analysis without any modification.

The ICTPL has estimated the cargo handling income for the two months at ₹15.09 lakhs as against the actual income of ₹85.72 lakhs reported for the first 10 months period, which is comparable on pro-rata basis. This income represents 25% share received / receivable from MbPT towards wharfage on bulk cargo handled in ICTPL terminal when the terminal is vacant, as reported by ICTPL. In the absence of workings furnished by ICTPL in this regard, the estimated cargo handling income of ₹15.09 lakhs for the two months February 2012 and March 2012 is relied upon in this analysis. It is noteworthy that the MbPT has also not raised any objections in this regard.

The ICTPL has estimated the container storage income for the two months at ₹1.15 lakhs as against the actual income of ₹31.59 lakhs for the first 10 months. As per the existing SoR of ICTPL, the container storage charges are denominated in US dollars. Despite specific request, the ICTPL has not furnished any workings / computation in support of actual / estimated storage charges and also not indicated the exchange rate considered by it in the computation. It has also not furnished any dwell time analysis for the actual storage charges earned during the past years.

In the absence of requisite details and considering that the estimated storage income for the two months is understated compared to the actuals of first 10 months, the estimated storage charges for the two months is modified taking into account the average storage income per TEU realised during the last three years 2009-10 to 2011-12 (upto Jan'12) for the estimated throughput of 4,359 TEUs. Accordingly, the revised storage charges for the two months period work out to ₹5.91 lakhs instead of ₹1.15 lakhs estimated by ICTPL.

(iii). The ICTPL has considered average employee cost of ₹77,213 for two months, which works out to ₹38,065/- per month as against the average monthly employee cost of ₹26,887/- reported for the first 10 months. The increase in average monthly cost works out to 42%. While the number of employees are maintained at 70 uniformly for the whole of the year, the reasons for considering such an increase in the average monthly cost remains unexplained. That being so, the estimated operating and direct labour cost for the two months is moderated based on the actual average monthly employee cost of ₹26,887/- reported for the first 10 months.

(iv). As reported by ICTPL, the Maintenance labour is an outsourced item of expense. The ICTPL has estimated an amount of ₹15.05 lakhs for the two months as against the actual of ₹63.02 lakhs for the first 10 months. As per the documentary evidence furnished by ICTPL, the monthly payment to the contractor is indicated at ₹6,56,250/- upto October 2011, ₹6,36,250/- for November 2011 and ₹6,06,250/- from December 2011 for 19, 18 and 17 no. of employees respectively.

The ICTPL has not furnished any workings for the estimated maintenance labour cost of ₹15.05 lakhs linking it to the rates indicated in the contract copy. In view of the above, the estimated maintenance labour cost for the two months February and March 2012 is moderated based on monthly payment of ₹606,250/- indicated in the documentary evidence furnished by ICTPL, which works out to ₹12.25 lakhs.

(v). The ICTPL has considered unit cost of electricity at ₹105.50 in the estimation of variable power cost for the two months as against the actual unit cost of ₹8.84 reported for the first 10 months. The reason for the huge hike in the unit power cost for the two months is not explained by ICTPL.

Incidentally, both ICTPL and MbPT have informed about a dispute between them with regard to electricity charges payable by ICTPL to MbPT and reportedly the matter is being referred to an Expert for dispute resolution. Though the ICTPL stated that it has considered only ₹6/- per unit in the cost statements, based on the LA provisions, in the revised cost statement furnished on 22 March 2012, the ICTPL has modified the unit electricity cost substantially for all the years. The reason for the sudden change in the stand taken earlier is not understood. In any case, the unit cost reported for the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12 (upto January 2012) is based on actual expenses. However, the increase in the unit cost from ₹8.84 (being the actual for 10 months) to ₹105.50 for the two months period is not justified by ICTPL. That being so, the estimated power cost for the two months is moderated at par with the actual unit cost of ₹8.84. As a result, the estimated variable power cost considered for the two months works out to ₹2.73 lakhs as against the estimate of ICTPL at ₹32.25 lakhs.

The fixed power cost estimated by ICTPL for the two months is also moderated on proportionate basis based on the actuals for the first 10 months reported by ICTPL.

As a matter of abundant caution, it is clarified that consideration of unit cost based on the actual expenses reported by ICTPL during the past years in the tariff revision exercise should not be construed as pre-judging the dispute between the ICTPL and MbPT. If there is a variation in the actual charges paid / payable by ICTPL based on the resolution of the dispute between the parties, the position will be reviewed at the time of next review of tariff of ICTPL.

(vi). In the revised Form 3B furnished on 22 March 2012, the ICTPL has reported variable and fixed components of fuel cost separately for all the relevant years. The ICTPL has considered unit cost of fuel at ₹45.36 per litre and unit consumption of fuel at 1.06 litres in the estimation of variable fuel cost for the two months at par with the actual unit cost and unit consumption reported for the first 10 months. As per the unit cost of fuel of ₹ 45.36 per litre and unit consumption at 1.06 litres / TEU, the variable fuel cost for the actual throughput of 25,922 TEUs in the first 10 months of 2011-12 works out to ₹12.46 lakhs as against the actual variable cost for the said 10 months reported at ₹18.09 lakhs. The reason for the difference remains unexplained. Relying on the unit cost and unit consumption of fuel reported by ICTPL, the variable fuel cost for the 10 months is restated by us at ₹12.46 lakhs, adjusting the difference in the fixed component of fuel cost to maintain the total actual variable and fixed elements of fuel cost for the first 10 months undisturbed.

The estimated variable fuel cost for the two months February 2012 and March 2012 is also moderated at the actual prevailing market rate of ₹45.28 per litre and actual consumption of 1.06 litres/TEU for the estimated throughput of 4,359 TEUs.

The fixed fuel cost estimated by ICTPL for the two months is also moderated on proportionate basis based on the adjusted actuals for the first 10 months.

- (vii). The repairs and maintenance comprises of two items, viz. repairs and maintenance - operations and repairs and maintenance - equipment. The estimated repairs and maintenance expenses in respect of operations estimated by ICTPL for the two months February 2012 and March 2012 is found to be lower than the pro-rata actuals for the first 10 months. Hence, the same is considered without any modification. In respect of repairs and maintenance - equipment, the estimates of ICTPL for the said two months is found to be on the higher side compared to the pro-rata actuals of first 10 months, the reason for which remains unexplained. The estimated repairs and maintenance expenses - equipment for the two months period is, therefore, moderated on proportionate basis.
- (viii). The ICTPL has estimated the equipment hire charges for the two months February 2012 and March 2012 at ₹10.69 lakhs as against the actual expenses of ₹47.79 lakhs reported for the first 10 months. The equipment hire charges represents hire charges for engaging tractor trailers for transportation of containers. As per the documentary evidence furnished by ICTPL, the rate payable is ₹185/- per TEU and an additional amount of ₹39,200/- per month is payable from April 2011 towards cost escalation. Based on the actual equipment hire charges reported for the 10 months period in 2011-12, the actual cost per TEU works out to closer to ₹185/- per TEU which shows that the payment of additional amount of ₹39,200/- per month is not reflected in the actual expenses for the 10 months. That being so, the estimated equipment hire charges for the two months considered by ICTPL is moderated taking into account the average cost of ₹185/- per TEU for the estimated throughput of 4,359 TEUs.
- (ix). The lease rental estimated by ICTPL for the two months are considered by us without any modification recognising that the lease rental estimated for the whole of the year 2011-12 is found to be 5% more than the actuals of 2010-11. The escalation of 5% is seen to be as per LA provisions. The information furnished by MbPT in this regard appears to be related to lease year and not on financial year basis. However, if calculated on pro-rata basis, the figures furnished by MbPT and the estimates of ICTPL are comparable.
- (x). Incidentally, the MbPT has stated that the ICTPL has not paid lease rentals for the porta cabin amounting to ₹11.86 lakhs per annum. It appears that the ICTPL has not considered lease rental in respect of porta cabin in its proposal. It has also not reported any claim by MbPT in this regard. Recognising the position that allotment of porta cabin is not specifically covered under the LA, the lease rental in respect of porta cabin is not considered in this analysis.
- (xi). The insurance cost estimated by ICTPL for the two months February 2012 and March 2012 is seen to be lower than the pro-rata actuals for the first 10 months and the same is considered without any modification.

- (xi). The other expenses estimated by ICTPL for the two months is moderated on proportionate basis based on the actuals for the first 10 months.
- (xii). The management and administration overheads and general overheads estimated by ICTPL for the two months February 2012 and March 2012 are moderated on proportionate basis based on the adjusted actuals for the first 10 months, since the estimates of ICTPL in respect of these two items are found to be on the higher side.
- (xiii). The ICTPL has proposed additions to the gross block to the tune of ₹173.30 lakhs during the two months period from February 2012 and March 2012. Despite a specific query, the ICTPL has not furnished the details of the schemes / works, present status, documentary evidence in support of the estimated cost, till the finalisation of the case. In the absence of requisite details and also recognising the position that the operations at BPS would cease from December 2012 as reported by ICTPL, the proposed additions to the gross block amounting to ₹173.30 lakhs in February and March 2012 is not considered in this analysis. The estimated depreciation for the year 2011-12 computed by ICTPL is also modified suitably.
- (e). The cost statements furnished by ICTPL for the year 2011-12 as a whole is modified based on the adjusted actuals for the 10 months upto January 2012 and modified estimates for the remaining two months, as per the above discussions.
- (d). Subject to the above modifications in the actual financial / cost position for the years 2009-10 to 2011-12, the actual physical and financial performance of the ICTPL for the said three years vis-à-vis estimates relied upon during the last review of tariff are discussed in the following paragraphs.
- (e). The actual traffic reported by ICTPL during the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12 (upto January'12) are 39,002 TEUs, 51,593 TEUs and 25,922 TEUs respectively, the aggregate of which works out to 116,517 TEUs. According to MbPT, the aggregate traffic for the above the said period is 114,188 TEUs. Comparing these two positions, the position reported by ICTPL is on the higher side by 2,329 TEUs. The reason for difference in traffic reported by the two parties is not known. The actual traffic reported by the ICTPL, being on the higher side, is considered in this analysis.

The cumulative actual traffic handled by ICTPL during the years 2009-10 to 2011-12 (including the estimates of Feb'12 & Mar'12) is at 120,876 TEUs as against the estimated traffic of 351,785 TEUs for the same period. The variation in physical performance is found to be (-) 65.64%.

- (f). The operating income at the estimate level has been adjusted for the 10% tariff reduction approved in the last tariff Order dated 30 December 2009. The cumulative actual operating income for the years 2009-10 to 2011-12 is at ₹ 2017.70 lakhs as against the adjusted estimate of cumulative operating income of ₹5914.68 lakhs, resulting in a variation of (-)65.89%.

Incidentally, despite specific request, the ICTPL has not furnished income computation at the existing level of tariff for the years 2009-10 and 2010-11 reconciling the position with the income reflected in the audited annual accounts. However, as already stated above, it has furnished income computation for the year 2011-12. The rates prescribed in the SoR of ICTPL for handling containers with Quay Cranes and without Quay cranes are different. Further, SoR prescribes separate rates for containers moved

between JNPT and ICTPL by barges. Though the ICTPL has furnished break-up of actual traffic in terms of Foreign, Coastal, Transshipment, it has not furnished the break-up of actual traffic in terms of containers handled with QC, without QC and containers handled by barges. In the absence of such details it is not found possible to verify the operating income reported by ICTPL at the existing tariff level for the actual traffic handled during the years 2009-10 and 2010-11.

In the absence of requisite information, the per TEU realization of container handling income during the year 2011-12 (upto January 2012) is taken as the basis since the handling income for the said period is supported by workings. Based on the actual traffic handled and actual operating income reported in the provisional accounts for the year 2011-12 (upto January 2012), the per TEU container handling income works out to ₹1275/- . As against this position, the per TEU income for the years 2009-10 and 2010-11 works out at a higher level of ₹1433/- and ₹1276/- respectively. The variation may be due to change in container mix. In view of the above and also recognizing the position confirmed by ICTPL that no rebates / discounts were allowed during the years 2009-10 and 2010-11, the income reported by ICTPL in the cost statements for the said two years is considered in this analysis.

- (g). The cumulative actual operating expenses for the three years 2009-10 to 2011-12 is at ₹2015.50 lakhs as against the estimate of ₹3430.56 lakhs, leading to variation to the extent of (-)41.25%. The cumulative actual overheads for the said three years is at ₹231.81 lakhs as against the estimate of ₹915.41 lakhs, resulting in a variation of (-)74.68%.
- (h). The variation in cumulative depreciation for the said three years between actuals and estimates works out to (-) 32.48%.
- (i). The aggregate of variation in operating expenses, depreciation, overheads and net finance & miscellaneous expenses for the three years works out to (-) 44.74%.

The closing net block of fixed assets reported by the ICTPL in the cost statements for the years 2009-10 to 2010-11 (upto January 2012) is in agreement with the figures reported in the audited / provisional accounts for the relevant years and hence considered without any modification. For the reasons stated earlier, the additions to the gross block to the tune of ₹173.30 lakhs in the two months February 2012 and March 2012 is not considered. Accordingly, the closing net block of fixed assets as on 31 March 2012 is moderated by excluding the additions proposed by ICTPL for arriving at the capital employed.

- (k). The actual / estimated working capital considered by ICTPL for the years 2009-10 to 2012-13 are discussed below:
  - (i). The ICTPL has not considered sundry debtors for the years 2009-10 and 2010-11. For the next two years 2011-12 and 2012-13, it has considered an amount of ₹12.48 lakhs each towards sundry debtors. As per norms, two months' estate income and two months' terminal charges payable by Indian Railways are the limit for allowable sundry debtors. The estate income and terminal charges payable to Indian Railways are not relevant in the case of private terminal operators like ICTPL.

This Authority has passed an Order on 30 September 2008 which, inter-alia, permits the outflow on certain items arising from contractual obligations of LA to be taken as a part of sundry debtors. As far as the land lease charges is concerned, as per the provisions

of LA, one year lease rent is payable by the ICTPL to the MbPT in advance. Considering this position, six months' lease rent based on the actual / estimated annual lease rent for the relevant years, is considered under 'sundry debtors' for the years 2009-10 to 2012-13.

(ii). The ICTPL has considered an amount of ₹6.89 lakhs each for the years 2009-10 and 2010-11 and ₹5.44 lakhs each for the years 2011-12 and 2012-13 as the value of inventory in the estimation of working capital, reportedly as per norms. As per norms limit on inventory for capital spares prescribed in the tariff guidelines is one year's average consumption and the limit on other items of inventory is six months' average consumption of stores excluding fuel. Despite request, the ICTPL has not furnished any basis / workings in support of the inventory value considered by it for the relevant years. The details of value of inventory consumed by ICTPL during the relevant years are also not made available. In the absence of details, the value of inventory is taken as 'nil' in the working capital for all the relevant years.

(iii). The limit on cash balance prescribed in the tariff guidelines is one month's cash expenses. The actual / estimated cash balance considered by the ICTPL for the years 2009-10 to 2012-13 is found to be as per the norms. However, the cash balance is moderated based on the moderated operating expenses and overheads as considered in this analysis.

(iv). The tariff guidelines of 2005 do not stipulate any norms for current liabilities. The audited annual accounts for the years 2009-10 and 2010-11 shows the current liabilities at ₹632.40 lakhs and ₹2510.78 lakhs respectively. The ICTPL in the cost statements has considered the current liabilities at ₹98.23 lakhs and a negative figure of ₹65.32 lakhs for the corresponding years. The workings furnished by ICTPL shows that it has adjusted the current liabilities with the loans and advances component of current assets reported in the accounts and has considered the net value as current liabilities. In short, the approach adopted by the ICTPL recognizes the loans and advances component of current asset in the computation of working capital which is not permissible as per the norms stipulated in the guidelines. Therefore, adjustment of loans and advances against current liabilities is not considered.

Further, the ICTPL has considered the current liabilities (before adjustment of loans and advances) for the year 2010-11 at ₹380.66 lakhs as against ₹2510.78 lakhs reported in the annual accounts by excluding certain items of current liabilities like Penalty for MGT and Interest accrued. Accordingly, current liabilities for the years 2009-10 and 2010-11 are considered at ₹632.40 lakhs and ₹380.66 lakhs respectively.

The current liabilities estimated by ICTPL for the next two years 2011-12 and 2012-13 are moderated by following the same approach, which works out to ₹508.05 lakhs each for the said two years.

(v). The moderated current liabilities is more than the moderated current assets for all the years 2009-10 to 2012-13 resulting in negative working capital. Hence, the working capital is considered as 'nil' for all the relevant years.

(l). The unamortized portion of share issue expenses is considered as a part of the capital employed on which return is allowed. Subject to above modifications, the capital employed for the years 2009-10 to 2011-12 works out to ₹1274.59 lakhs, ₹1064.71 lakhs and ₹853.47 lakhs respectively as against the estimated capital employed of ₹1139.02 lakhs, ₹1209.39 lakhs and ₹791.70 lakhs respectively for the corresponding years. The variation between the cumulative actual and estimated capital employed is seen to be 1.68%.

(m). The ICTPL has considered the annual capacity of the terminal at 80,000 TEUs for all the years 2009-10 to 2012-13 and has claimed ROCE on pro-rata basis linking it to actual / estimated capacity utilization during the relevant years. However, as seen from the workings furnished by it, this capacity relates to yard capacity. The ICTPL is silent about quay capacity of the terminal, despite a specific request. The MbPT has only attempted to justify the MGT of 150,000 TEUs and the response of MbPT is not categorical about the capacity of the terminal based on the existing facilities.

Clause 2.9.11 of the Tariff Guidelines specifies that investment made in accordance with the obligation under Concession Agreement will be considered for ROCE even if full capacity utilization is not achieved. As recorded in paragraph 10 (xix) of the last tariff Order dated 30 December 2009, the assets at ICTPL are taken over from MBPT under the Concession Agreement. They were repaired and refurbished to keep them in operating conditions. During the current proceedings, the MbPT has not commented anything in adverse on the capital employed figures reported by ICTPL. Therefore, capital employed of ICTPL, subject to exclusion of new capital additions proposed during the two months in 2011-12, is considered for ROCE at 16%, without linking it to the capacity utilization, in view of clause 2.9.11 of the tariff guideline of March 2005 and the approach adopted by this Authority in the last tariff Order.

(n). Subject to the above adjustments, the financial / cost position after return for the years 2009-10 to 2011-12 shows a deficit position. The net deficit after permissible return for the years 2009-10 to 2011-12 are at ₹571.46 lakhs, ₹351.36 lakhs and ₹497.55 lakhs respectively, aggregating to ₹1420.38 lakhs.

(o). As a result of analysis of the past performance of ICTPL the variations in the actual performance of ICTPL compared to the estimates, in respect of key parameters, are furnished in the table given below:

Particulars	Aggregate of 2009-10 to 2010-11 ₹ in lakhs)		
	Estimate s	Actuals	Variance
Traffic (in TEUs)	351785	120876	(-)85.64%
Operating Income	5914.68	2017.70	(-)65.89%
Operating Expenses (including depreciation and overheads)	5139.80	2840.43	(-)44.74%
Capital Employed (average)	1046.70	1064.27	(+)1.68%
Rate of Return on Capital Employed	16%	Nil	(-)100%

Clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005 while prescribing performance variation of + or - 20% for adjustment of past surplus, stipulates review of both physical and financial performance. In this case, the both the physical performance as well as the key parameters of financial performance like operating income and operating expenses except capital employed shows a negative variation of more than 20%. The actual financial / cost position even before allowing return shows deficit for all the three years. The adverse financial / cost position of ICTPL appears to be mainly due to underutilization of facilities. Adjustment of 50% of past deficit in future tariff

particularly in the face of continued underutilisation in the year 2012-13 also, would cast an undue burden on the users. Therefore, adjustment of 50% of the past deficit in future tariff is not justified to in this case.

Since the deficit position for the year 2011-12 is partially based on estimates, the actual position for the year 2011-12 shall be subject to review during the next tariff revision exercise. If variation is found between the estimate and actual position for the year 2011-12, the financial / cost position for the years 2009-10 to 2011-12 considered above shall be reviewed and shall be dealt as per clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005.

(iv). As per clause 3.1.8. of the tariff guidelines of 2005, the normal tariff validity cycle is for a period of three years unless a different period is prescribed by this Authority. Considering that the existing tariff of ICTPL is valid upto 31 March 2012, the next tariff cycle of ICTPL in the normal course will be the three years period from 2012-13 to 2014-15. However, in this case, the ICTPL has furnished estimates for 2012-13 only stating that the tariff to be reviewed is applicable only for BPS terminal and the operations at BPS terminal would cease by December 2012, as per the LA provisions. The MbPT, while confirming this position, has stated that at present there is no proposal for extension of BPS operations beyond 2 December 2012.

To a query when the operations at BPS terminal would migrate to the OCT terminal, the ICTPL has stated that the Licensor has not fulfilled its obligations as per the time schedule committed in the LA and hence there is delay in the completion of OCT project. The MbPT, while admitting the delay, has stated that as per the revised time schedule the commissioning of OCT terminal is expected by March 2013.

Relying on the position reported by the ICTPL and MbPT and in view of this Authority's decision of not burdening BPS operations with the proposed expenditure on OCT, the tariff validity in this case is considered for a truncated tariff cycle of one year, i.e. from April 2012 to March 2013. Accordingly, the estimates furnished by the ICTPL for the year 2012-13 are considered in this analysis.

The actual traffic handled by ICTPL in the year 2010-11 is 51,593 TEUs. For the next year 2011-12, the actual traffic (with 2 months estimated position) is 30,281 TEUs. The ICTPL in its initial proposal of August 2010 has estimated a traffic of 58,238 TEUs for the year 2012-13. In the revised cost statement furnished in February 2012, it has reduced the estimated traffic for the year 2012-13 to 38,097 TEUs based on the actual performance of 2011-12. The annual growth projected in the traffic for the year 2012-13 is around 26% over the actual traffic of previous year 2011-12. However, compared to the actual traffic of 51,593 TEUs handled in 2010-11, the estimated traffic of 2012-13 shows a reduction of 26%. The traffic estimate of ICTPL at 38,097 TEUs is found to be much lower than the MGT of 1,50,000 TEUs prescribed in the LA.

The reasons for projection of container traffic for the year 2012-13 at a reduced level as compared to the original traffic estimate are stated to be inadequate draft, high vessel related charges at MbPT, lack of established logistics centres at Mumbai. It is also stated by the operator that mainline vessels do not call on its terminal in view of the above reasons. Non-allotment of berths by the private terminal operators at JNPT for movement of containers by barges is also one of the reasons cited by ICTPL for the reduced traffic projection. This Authority does not have the benefit of the views of MbPT on the traffic projections of ICTPL. Taking into account the constraints faced by the ICTPL and keeping in view the actual performance of ICTPL in the immediate preceding year 2011-2 (upto January 2012), the traffic estimates as furnished by ICTPL for the year 2012-13 is relied upon in this analysis.

The container mix ratio adopted by ICTPL in the estimated traffic for the year 2012-13 is not found to be in tandem with the actual container mix in the actual traffic handled during the 10 months period in 2011-12. The reasons for change in the container mix

are stated to be decrease in share of foreign containers due to increase in movement of coastal containers and decrease in the movement of transshipment containers. The position reported by ICTPL in this regard is relied upon and the container mix estimated by ICTPL in the estimated traffic for the year 2012-13 is considered in this analysis.

- (v). (a). The ICTPL has estimated the container handling income for the year 2012-13 at ₹546.72 lakhs which is supported by income computation at the existing rates for the estimated traffic. As stated earlier, though some of the rates considered in the income computation are not reflected in the existing SoR, the ICTPL furnished a working sheet for the rates considered in the computation linking the same with the SoR rates. In view of the above, the estimated container handling income of ICTPL for the year 2012-13 is considered without any modification.
- (b). The ICTPL has estimated the cargo handling income for the year 2012-13 at ₹117.00 lakhs, which shows an increase of 16% over the actual cargo handling income of the previous year 2011-12. As already stated, this income represents 25% share of wharfage on bulk cargo handled in ICTPL terminal, when the terminal is vacant, receivable from MbPT. In the absence of workings furnished by ICTPL for estimation of this income, the cargo handling income estimated by ICTPL for the year 2012-13 is relied upon, subject to verification of actuals at the next review. If any undue benefit is found to have accrued to ICTPL due to relying on its estimates now, the surplus so accrued will be fully adjusted in the next tariff review.
- (c). The ICTPL has estimated the container storage income for the year 2012-13 at ₹31.71 lakhs which is found to be on the lower side compared to the actual per TEU storage income realised by the terminal in the past years 2009-10 to 2011-12 (upto January 2012). The estimated storage income for the year 2012-13 is modified taking into account the average storage income per TEU realised during the years 2009-10 to 2011-12 (upto Jan'12) for the estimated throughput of 38,097 TEUs, following the approach adopted for modification of estimated storage income for the two months February 2012 and March 2012. Accordingly, the revised storage income for the year 2012-13 works out to ₹51.84 lakhs as against ₹31.71 lakhs estimated by ICTPL.
- (d). Subject to the above changes, the revised estimated operating income for the year 2012-13 works out to ₹715.36 lakhs as against the estimate of ICTPL at ₹695.44 lakhs.
- (vi). Clause 2.5.1 of the tariff guidelines of 2005 requires that the expenditure projections of the major port trusts / terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Whole Sale Price Index (WPI) for all commodities announced by the Government of India. Accordingly, this Authority has decided to consider an escalation factor of 6% for the expenditure projections in the tariff cases to be decided during the year 2011-12, as communicated to all the major port trusts and private terminal operators including ICTPL vide letter No.TAMP/27/2005-Misc dated 11 July 2011.
- (vii). (a). The ICTPL has maintained the number of operating & direct labour for the year 2012-13 at 70 employees at par with the actuals of 2011-12, which is considered. However, it has considered an escalation of 10% in the average annual employee cost over the previous year figure. The estimated average employee cost of ICTPL for the year 2012-13 is, therefore, moderated by applying 6% escalation on the average employee cost considered for the year 2011-12. The revised operating & direct labour cost works out to ₹239.40 lakhs as against the estimate of ₹266.44 lakhs.

(b). As brought out earlier, the maintenance labour is an outsourced item in the case of ICTPL. The ICTPL has estimated these expenses for the year 2012-13 applying 10% escalation over the expenses of previous year 2011-12. The documentary evidence furnished by ICTPL for outsourcing is silent on escalation. The estimate of ICTPL towards maintenance labour for the year 2012-13 is moderated based on the monthly payment of ₹6,06,250/- indicated in the documentary evidence, without allowing escalation.

(viii). The estimated Equipment running cost comprises of power cost, fuel cost and repairs & maintenance expenses, which is discussed in the following paragraphs in seriatim:

(a). In the revised Form 3B furnished on 22 March 2012, the ICTPL has reported variable and fixed components of power cost separately for all the relevant years. The ICTPL has reported an actual power consumption of 7.10 units per TEU during the year 2011-12 and has considered the same unit power consumption for the year 2012-13 also. However, it has considered the unit cost of electricity at ₹19.07 in the estimation of variable power cost for the year 2012-13 as against the actual unit cost of ₹8.84 reported for the year 2011-12 (upto January 2012). The reason for steep hike in the unit cost of power remains unexplained. The dispute between ICTPL and MbPT with regard to the electricity charges payable by ICTPL to MbPT and our position in this regard is already discussed in an earlier paragraph. The unit cost of electricity is moderated by applying 6% escalation over the actual unit cost of ₹ 8.84 pertaining to the year 2011-12 for moderation of the estimated variable power cost for the year 2012-13.

The fixed power cost estimated by ICTPL for the year 2012-13 is moderated by applying 6% escalation over the fixed power cost considered for the year 2011-12.

(b). The ICTPL has considered the unit cost of fuel at ₹60 per litre and unit consumption of fuel at 1.06 litres in the estimation of variable fuel cost for the year 2012-13. As per these unit figures, the variable fuel cost for the estimated throughput of 38,097 TEUs works out to ₹24.23 lakhs. However, the estimated variable fuel cost reported by ICTPL is at a higher level of ₹ 28.62 lakhs. The reason for the difference remains unexplained

The unit consumption of 1.06 litres per TEU considered by ICTPL for the year 2012-13 is at par with the actual unit consumption reported for the year 2011-12 and is considered without any modification. However, the estimated unit cost of fuel of ₹60/- per litre considered by ICTPL for the year 2012-13 is seen to be 32% more than the actual unit cost of ₹ 45.36 reported for the year 2011-12 (upto January 2012). The unit cost fuel is moderated by applying 6% escalation over the prevailing market rate of ₹ 45.28 per litre. The estimated variable fuel cost for the year 2012-13 is moderated based on the unit consumption and moderated unit fuel cost.

The fixed fuel cost estimated by ICTPL for the year 2012-13 is moderated by applying 6% escalation over the fixed fuel cost considered for the year 2011-12.

(c). The repairs and maintenance expenses estimated by ICTPL for the year 2012-13 at ₹27.05 lakhs is moderated by applying 6% escalation over the repairs and maintenance expenses considered for the year 2011-12, which works out to ₹24.36 lakhs.

(ix). The ICTPL has estimated the equipment hire charges for the year 2012-13 at ₹79.09 lakhs for the estimated throughput of 38,097 TEUs, which works out to ₹207.60 per TEU, as against the actual unit cost of ₹185/- per TEU for the year 2011-12. The escalation in unit cost considered by ICTPL is seen to be around 12.60%. Further, as

brought out earlier, though the contract provides for payment of ₹39,200/- per month from April 2011 towards cost escalation, as per the documentary evidence furnished by ICTPL, the actual hire charges reported for the year 2011-12 do not reflect payment of such escalation amount. That being so, the estimated equipment hire charges for the year 2012-13 considered by ICTPL is moderated taking into account the contract rate of ₹185/- per TEU for the estimated throughput of 38,097 TEUs.

- (x). The lease rental estimated by ICTPL for the year 2012-13 at ₹186.86 lakhs is 5% more than actual lease rental for the previous year 2011-12, which is found to be in order as per the LA provisions. The lease rental estimate of ICTPL for the year 2012-13 is considered in this analysis without any modification.
- (xi). The ICTPL has estimated the insurance premium for the year 2012-13 at ₹8.55 lakhs applying an escalation factor of 7% over the actuals of 2011-12. In the absence of documentary evidence for the estimated insurance premium for the year 2012-13, the estimate of insurance premium for the year 2012-13 is maintained at the same level of actual insurance premium relating to the year 2011-12.
- (xii). The other expenses considered for the year 2011-12 is escalated by applying an escalation of 6% to moderate the estimate of ICTPL towards other expenses for the year 2012-13.
- (xiii). Clause 2.7.1 of the revised tariff guidelines stipulates that in case of private terminals, depreciation has to be allowed on straight line method with life norms adopted as per the Companies Act, 1956 or based on the life norms prescribed in the Concession Agreement whichever is higher. The ICTPL has confirmed that depreciation has been calculated in accordance with clause 2.7.1 of the tariff guidelines. However, it has not furnished workings for the depreciation for the year 2012-13, despite a query in this regard. The estimated depreciation considered by ICTPL for the year 2012-13 is moderated by excluding the impact of additions to the tune of ₹173.30 lakhs to the gross block proposed by ICTPL during 2011-12 as the same is not considered.
- (xiv). The ICTPL has estimated the management & administration overheads and general overheads for the year 2011-12 by applying 10% escalation factor over the actuals of 2011-12. These estimates are moderated applying 6% escalation over the management & administration and general overheads considered for the year 2011-12.
- (xv). As already discussed in an earlier paragraph, the annual amortization amount of ₹0.89 lakhs considered for the years 2009-10 to 2011-12 towards amortization of share issue expense is considered for the year 2012-13 also.
- (xvi). The ICTPL has not estimated any Finance & Miscellaneous income for the year 2012-13.
- (xvii). The Finance & Miscellaneous Expenses estimated by ICTPL towards contribution to provident fund for the year 2012-13 is found to be escalated by 10% over the actuals of 2011-12. The escalation is restricted to 6% as applicable and the estimate is moderated accordingly.
- (xviii). The ICTPL has not proposed any additions to the gross block in the year 2012-13. As brought out earlier, the moderated working capital for all the years 2009-10 to 2012-13 is 'nil'. Accordingly, no working capital is considered in the estimated capital employed for the year 2012-13. The unamortized portion of share issue expenses as on 31 March 2013 is included in the estimated capital employed for the year 2012-13 for allowing return. Subject to above modifications, the estimated capital employed for the year 2012-13 works out to ₹650.69 lakhs as against the estimate of ₹739.22 lakhs considered by ICTPL.

(xix). Considering the capacity of the terminal at 80,000 TEUs and the estimated traffic of 38,097 TEUs, the ICTPL has claimed pro-rata ROCE for the year 2012-13 linking the rate of 16% to estimated capacity utilization. It may be recalled that full return at 16% is considered in the analysis of past performance of the operator for the years 2009-10 to 2011-12, for the reasons explained earlier. Since there is no change in the position for the year 2012-13, full return at 16% on the moderated capital employed is allowed for the year 2012-13.

(xx). Subject to the above discussions, the cost statement furnished by the ICTPL for the year 2012-13 is modified. The modified Cost statement is attached as Annex-I. The results disclosed in the cost statement at the existing tariff level are summarized below:

Particulars	₹ In lakhs)
Estimated Operating Income	2012-13 715.37
Net surplus/ (deficit) before return	(-)228.52
ROCE	104.11
Net Surplus / (deficit) after return	(-)332.63
Net Surplus / (deficit) as a percentage of Operating Income	(-)60.84%

(xxi). As may be seen from the above table, the operations at ICTPL terminal would result in an estimated deficit of 332.63 lakhs, if the existing tariff continues for the year 2012-13. The increase sought by ICTPL is at a lower level of 25%, which may have to be approved generally. However, in this case, any tariff increase to be approved is to be analysed in the light of substantial underutilization of facilities. Accordingly, an exercise is undertaken to ascertain the tariff increase that may be required, in case the terminal operates to its potential. During the past years, the best physical performance is seen in the year 2010-11 in which the ICTPL has handled 51,593 TEUs. Even if the ICTPL handles the traffic at the level of 51,593 TEUs during the year 2012-13 also, the calculation shows that financial / cost position still warrants an increase of around 23% over the existing tariff, which is closer to the 25% increase sought by ICTPL. Since the traffic of 51,593 TEUs may not be achievable in the year 2012-13 for the reasons stated by the ICTPL, the increase of 25% sought by ICTPL over the existing tariff appears to be justified. Therefore, the existing tariff at ICTPL is increased across the board by 25%. If variation is found in the actual traffic as compared to the estimate, such variation will be treated as per clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005.

(xxii). in line with clause 2.18.2 of the tariff guidelines, the proposed note relating to penal interest for delayed payment by users/ refund by ICTPL has been modified to reflect the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India at 14.75% plus 2%.

(xxiii). The ICTPL has proposed to increase the number of free days from the existing one day to two days for import containers and from one day to three days for export containers. It has also proposed a free period of 13 days for transshipment containers. As per clause 4.5 of the tariff guidelines, the individual ports / private terminals can propose the number of free days. That being so, and recognising underutilisation of the facilities at ICTPL the free days proposed by ICTPL is accepted.

(xxiv). The MbPT has raised certain issues with reference to the existing Scale of Rates of ICTPL, which are discussed below:

(a). The MbPT has suggested to annex a drawing of the terminal duly approved by the Chief Engineer, MbPT to the approved Scale of Rates of ICTPL. The idea of MbPT is to have a clear definition of the area where the SoR is applicable. The area of operations are to be governed as per the Licence Agreement entered between the ICTPL and MbPT and this Authority has no role in defining the area of operations of ICTPL. The Scale of Rates will

apply to the operations of ICTPL carried out as per the Licence Agreement. Hence, the suggestion of MbPT is rejected.

- (b). The MbPT has proposed to do away with the existing rates in the SoR of ICTPL for handling hazardous containers citing that the port has decided not to handle any hazardous cargo containers at the port of Mumbai. Since handling of hazardous containers is related to the safety aspects of the port and the port would be in a better position to decide on this issue, the proposal of MbPT is accepted. The rates for handling hazardous containers prescribed in the existing SoR of ICTPL is deleted. Incidentally, the traffic estimates and income computation of ICTPL do not include hazardous containers.
- (c). The existing SoR of ICTPL contain provisions for levy of charges for supply of labour for stuffing / destuffing of containers and for levy of storage charges on the containers stuffed in the terminal premises or containers received in the terminal duly stuffed in the areas other than terminal premises for shipment or for removal to town. On the ground that a terminal should function as terminal only, the MbPT has objected to these existing provisions. The ICTPL has argued that it has proposed to continue with such provisions in order to provide services as and when demanded for customs inspection, examination, etc. In view of the exceptional circumstances pointed out by ICTPL, the existing provisions may continue. But this activity cannot be carried out in a routine manner, unless explicitly authorised by the LA.

15.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the ICTPL which is attached as Annex-II.

15.2. Since the validity of the existing Scale of Rates will expire on 31 March 2012, the revised Scale of Rates and conditionalities of the ICTPL shall come into effect after expiry of 15 days from the date of notification in the Gazette of India and will be in force till 31 March 2013. This position was maintained in some of the recently decided cases of GTIPL, NSICT and CITPL. The approval accorded shall automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

15.3. The validity of the existing Scale of Rates of the ICTPL is deemed to have been extended beyond 31 March 2012 till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates.

15.4. The estimates for the year 2012-13 are relied upon. Additional surplus, if any, arising due to variation in actual performance in the said year shall be governed by the provisions of Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 in the next review.

15.5. The tariff of the ICTPL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimates considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require ICTPL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set-off the advantage as per the tariff guidelines of March 2005 accrued on account of such variations in the revised tariff.

15.6. In this regard, the ICTPL is required to furnish to this Authority its annual accounts and performance report within 60 days of closing of the year 2012-13. If ICTPL fails to provide such information within the stipulated time period, the MbPT may initiate appropriate action against ICTPL. In the event, this Authority may proceed suo motu to review the tariff of ICTPL. This apart, analysis of variation may also be made at the time of the next general review at the end of the tariff validity period and adjustment of additional surplus will be made in line with the tariff guidelines of March 2005 in the tariff to be fixed for the next cycle.

RANI JADHAV, Chairperson  
[ADVT. III/4/143/12/Exty.]

Annex - I

**INDIRA CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED**  
**GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES**  
**Consolidated Income & Cost statement:**

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates furnished by ICTPL	Estimates moderated by TAMP
		2009-10	2010-11	2011-12 *		
	<b>Traffic (In TEUs)</b>	<b>39002</b>	<b>51593</b>	<b>30281</b>	<b>38097</b>	<b>38097</b>
I	<b>Total Operating Income</b>					
(i) Container handling Income	558.99	658.19	400.88	546.72	546.72	
(ii) Cargo handling Income	64.75	68.32	100.81	117.00	117.00	
(iii) Others (container storage charges)	57.86	70.40	37.50	31.71	51.65	
<b>Total - I</b>	<b>681.60</b>	<b>796.91</b>	<b>539.19</b>	<b>695.44</b>	<b>715.37</b>	
II	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>					
(i) Operating & Direct labour	295.47	251.41	225.85	266.44	239.40	
(ii) Maintenance labour	74.66	76.31	75.14	85.87	72.75	
(iii) Equipment Running costs	105.38	82.62	67.44	119.72	80.60	
(iv) Royalty / revenue share	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
(v) Equipment hire	64.99	89.13	55.86	79.09	70.48	
(vi) Lease Rentals payable as per concession agreement	160.93	168.17	177.96	186.86	186.86	
(vii) Insurance	18.00	10.88	8.01	8.55	8.01	
(viii) Other expenses	1.58	4.37	1.36	1.47	1.44	
<b>Total - II</b>	<b>721.01</b>	<b>682.89</b>	<b>611.61</b>	<b>747.99</b>	<b>659.54</b>	
III	<b>Depreciation</b>	<b>213.01</b>	<b>211.41</b>	<b>212.10</b>	<b>264.58</b>	<b>201.89</b>
IV	<b>Overheads</b>					
(i) Management & Administration overheads	23.94	11.82	11.32	13.03	12.00	
(ii) General overheads	75.76	56.81	49.49	56.35	52.46	
(iii) Preliminary expenses & upfront payment write-off (share issue expenses)	0.89	0.89	0.89	0.00	0.89	
<b>Total - IV</b>	<b>100.59</b>	<b>69.52</b>	<b>61.70</b>	<b>69.38</b>	<b>65.35</b>	
V	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>(353.01)</b>	<b>(166.92)</b>	<b>(346.22)</b>	<b>(386.52)</b>	<b>(211.41)</b>
VI	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI) - Sale of scrap</b>	<b>0.00</b>	<b>0.68</b>	<b>1.37</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
VII	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME) - Contribution to Provident Fund</b>	<b>14.52</b>	<b>14.78</b>	<b>16.14</b>	<b>17.75</b>	<b>17.11</b>
VIII	<b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	<b>(14.52)</b>	<b>(14.10)</b>	<b>(14.77)</b>	<b>(17.75)</b>	<b>(17.11)</b>
IX	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>(367.53)</b>	<b>(181.01)</b>	<b>(360.99)</b>	<b>(404.27)</b>	<b>(228.52)</b>
X	<b>Capital Employed</b>	<b>1,274.59</b>	<b>1,064.71</b>	<b>853.47</b>	<b>739.22</b>	<b>650.69</b>
XI	<b>RoCE - Maximum permissible</b>	<b>203.93</b>	<b>170.35</b>	<b>136.56</b>	<b>118.28</b>	<b>104.11</b>
XII	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>(571.46)</b>	<b>(351.36)</b>	<b>(497.55)</b>	<b>(498.15)</b>	<b>(332.63)</b>
XIII	<b>Adjustment of 50% of deficit for the years 2008-09 to 2011-12 in 5 instalments</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>(237.09)</b>	<b>0.00</b>
XIV	<b>Net Surplus / (Deficit) after adjustment (XIV) + (XV)</b>	<b>(571.46)</b>	<b>(351.36)</b>	<b>(497.55)</b>	<b>(735.24)</b>	<b>(332.63)</b>
XV	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I)</b>	-83.84%	-44.03%	-92.28%	-105.72%	-60.84%
XVI	<b>Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income</b>			-70.40%		-105.72% -60.84%

\* Actuals for 10 months (upto Jan'12) and Estimates for remaining 2 months (Feb'12 &amp; Mar'12).

Annex-II

**INDIRA CONTAINER TERMINAL PRIVATE LTD**  
**SCALE OF RATES**

**CHAPTER - I****1.1 DEFINITIONS**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). ICTPL shall mean Indira Container Terminal Private Ltd.
- (ii). 'Vessel' includes any thing made for the conveyance mainly by water of human being or of goods and a caisson.
- (iii). 'Coastal Vessel' shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having valid coastal licence issued by the competent authority.
- (iv). 'Foreign-going Vessel' shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (v). "Reefer Container" shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (vi). "Hazardous Container" shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (vii). "Transhipment container" shall mean any container, which is discharged from one vessel, stored in the container yard and transported through another vessel.
- (viii). "Free period" shall mean the period during which cargo/container shall be allowed storage free of demurrage charges and this period shall exclude Sunday(s), customs holidays and Port's Non-working days.
- (ix). "Over dimensional container" shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (x). "Shut out Container" shall mean a container which enters into the port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever.
- (xi). "Demurrage" shall mean charges payable for storage of cargo within port premises beyond free period, as specified in the scale of rates.
- (xii). "Full Container Load" (FCL) shall mean a container containing cargo belonging to one consignee in the vessel's manifest.
- (xiii). "Less than a Container Load" (LCL) shall mean a container containing cargo belonging to more than one consignee in the vessel's manifest.
- (xiv). "Month" shall be reckoned as 1<sup>st</sup> day (inclusive) of one month to the 1<sup>st</sup> day (exclusive) of the next month or from the 2<sup>nd</sup> day (inclusive) of one month to the 2<sup>nd</sup> day (exclusive) of the next month and so on. E.g. 14<sup>th</sup> of January (inclusive) to 14<sup>th</sup> of February (exclusive) (i.e. a period of 30 days).

(xv). "Day" means a calendar day i.e. the period from the midnight of a day to the midnight of the following day.

#### **1.2. General Terms and Conditions**

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
  - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order or on filing of Coastal International General Manifest in Coastal Establishment Section of Customs Department.
  - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
  - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
  - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii).
  - (a). All dollar denominated tariff will be recovered in Indian Rupees after conversion of charges in dollar terms into its equivalent Indian Rupees at the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any other Public Sector banks as may be specified from time to time.
  - (b). The day of entry of the vessel into port limits shall be reckoned as the day for such conversion. In respect of charges on containers, the day of entry of the vessel in the case of import containers and the day of arrival of containers into the port in the case of export containers shall be reckoned as the day for such conversion.
  - (c). A regular review of exchange rate shall be made once in 30 days from the date of arrival in the cases of vessels staying in the port for longer period. The basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (iv). Interest on delayed payments/refunds:
  - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments and ICTPL shall pay penal interest on delayed refunds at the rate of 16.75% per annum.
  - (b). The delay in payments by user will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills. This provision will not apply to the case where payment is to be made before availing of the services/use of terminal properties as stipulated in the MPT Act, 1963 and/or prescribed as a condition in the tariff.
  - (c). The delay in refunds by the terminal will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the user, whichever is later.

(v). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The ICTPL may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.

(b). The ICTPL may, if it so desires, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.

(c). The ICTPL should notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

(vi). (a). Wherever a specific tariff for a service/cargo is not available in the notified Scale of Rates, the ICTPL can submit a suitable proposal to the TAMP.

(b). Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified.

(c). The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/cargo; and, it must be mutually agreed upon by the ICTPL and the concerned user(s).

(d). The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.

(vii). The minimum charges recovered in any bill shall be Rupees Twenty (₹20/-) only.

(viii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

(ix). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.

(x). (a). The cargo/container related charges for coastal cargo/containers, other than thermal coal and POL including crude oil iron ore and iron ore pellets will be 60% of the normal cargo/container related charges.

(b). In case of cargo related charges, the concessional rates shall be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.

(c). In case of container related charges the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession shall be on all the relevant charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.

(d). The charges for coastal cargo/containers/vessels will be denominated and collected in Indian Rupees.

(xi). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to ICTPL.

(xii). (a). Container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will be levied the concessional charges relevant

for its coastal voyage. In other words, containers from/to Indian ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for concession.

(b). A container from foreign port landing at ICTPL for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charge prescribed for foreign-going vessel and 50% of that prescribed for the coastal category.

(xiii). In case a vessel idles due to non availability or breakdown of the shore based facilities of ICTPL or any other reasons attributable to the ICTPL, rebate equivalent to berth hire charges payable to MBPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by ICTPL.

### SCALE OF RATES

#### CHAPTER – II

##### 1. Composite charges on Cargo containers handled with Quay Side Gantry Cranes

Description	Containers upto 20'				Containers Above 20' but upto 40'				Containers length above 40'			
	Rates for Foreign Containers (in ₹)		Rates for Coastal Containers (in ₹)		Rates for Foreign Containers (in ₹)		Rates for Coastal Containers (in ₹)		Rates for Foreign Containers (in ₹)		Rates for Coastal Containers (in ₹)	
	Loaded	Empty										
General Containers	2779	2216	1668	1330	4169	3325	2501	1995	5558	4433	3335	2660
Transhipment Containers and Same Bottom containers	3308	2858	1984	1715	4961	4286	2976	2571	6615	5715	3969	3429
Export containers brought by Barges under Shipping Bills from other ports for shipment	3341	2891	2005	1735	5013	4338	3010	2603	6683	5783	4010	3469
Containers moved by barges between ICTPL & other ports	3375	2813	2025	1688	5063	4219	3038	2531	6750	5625	4050	3375

##### 2. Composite charges on Cargo containers Handled with cranes other than Quayside Gantry Cranes.

Description	Containers upto 20'				Containers Above 20' but upto 40'				Containers length above 40'			
	Rates for Foreign Containers (in ₹)		Rates for Coastal Containers (in ₹)		Rates for Foreign Containers (in ₹)		Rates for Coastal Containers (in ₹)		Rates for Foreign Containers (in ₹)		Rates for Coastal Containers (in ₹)	
	Loaded	Empty										
General Containers	2104	1879	1263	1128	3158	2819	1894	1691	4208	3758	2525	2255
Transhipment Containers and Same Bottom Containers	3139	2801	1884	1681	4709	4203	2825	2521	6278	5603	3766	3361
Export containers brought by Barges under Shipping Bills from other ports for shipment	3173	2835	1904	1701	4759	4253	2855	2551	6345	5670	3808	3403
Containers moved by barges between ICTPL & other ports	2700	2475	1620	1485	4050	3713	2430	2228	5400	4950	3240	2970

**Notes: Sections 1 & 2**

(i). The above composite rates include the following charges towards onboard stevedoring and inclusion of this element in THC levied by the Shipping Lines/ Agents shall be regulated in accordance with the Order of TAMP passed in case no: TAMP/47/2000-MBPT, dated 12 June 2001:

Quayside Gantry Cranes:

(a)	All general Containers.	₹478.50
(b)	All Transhipment containers and all same bottom Containers.	₹957.00
(c)	All export containers brought by barges under shipping bills from JNPT for shipment through ICTPL terminal	₹839.44

Non-Quayside Gantry Cranes:

(a)	All general Containers.	₹797/-
(b)	All Transhipment containers and all same bottom Containers.	₹1594/-
(c)	All containers handled by barges to and fro JNPT	₹361/-
(d)	All export containers brought by barges under shipping bills from JNPT for shipment through ICTPL	₹1158/-

(ii). Cargo container means specifically designed container of uniform size for consolidating goods within compact unit.

(iii). The above charges include wharfage, on board stevedoring charges, handling at shipside, lift on of export/lift off import containers at the pre-stack area, removal of container between shipside and pre-stack.

(iv). Additional services of loading/unloading of containers on to the Agents' trailers.

(v). Lashing and unlashing containers on board the vessel shall be the responsibility of the vessel agents. If lashing and unlashing service is provided by the ICTPL, ₹34/-, ₹51/- and ₹68/- extra per 20' unit, 40' unit and above 40' unit respectively shall be leviable

(vi). When a transshipment container is unloaded by gantry crane and loaded by Non-Gantry crane or vice versa, 50% of the Box rate for transshipment containers prescribed at Sections 1 & 2 respectively will be applicable

3. With the prior permission of the ICTPL authorities, rebates shall be applicable to the port users for carrying out various container operations with their own arrangements. The rebates applicable along with the conditions are as follows:

(i). Stevedoring Charges

(a). When Gantry crane is used

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
1.	<b>General containers</b>						
	Loaded	479	479	479	287	287	287
2.	<b>Transshipment and same bottom containers</b>						
	Loaded	957	957	957	574	574	574
3.	<b>Export Containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment</b>						
	Loaded	839	839	839	504	504	504
	Empty	839	839	839	504	504	504

(b). When crane other than Gantry crane is used

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
1.	<b>General containers</b>						
	Loaded	797	797	797	478	478	478
2.	<b>Transshipment and same bottom containers</b>						
	Loaded	1594	1594	1594	955	955	955
3.	<b>Containers handled by barges to and fro other ports</b>						
	Loaded	361	361	361	217	217	217
4.	<b>Export Containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment</b>						
	Loaded	1158	1158	1158	695	695	695
	Empty	1158	1158	1158	695	695	695

(ii). Transportation Charges

Sr. No.	Particulars	Foreign-Going (in ₹)			Coastal (in ₹)		
		20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
1.	<b>General containers handled by barges to and fro other ports</b>						
	Loaded	777	1165	1554	466	699	932
2.	<b>Transshipment, Same bottom Containers and Export Containers brought by barges under shipping bills from other ports for shipment through ICTPL Terminal</b>						
	Loaded	1554	2331	3108	932	1398	1865
	Empty	1265	1898	2530	759	1139	1518

**4. Charges on container handling equipment**

(1) Charges will be leviable on container handling equipment per move as follows:

	Containers upto 20'		Containers Above 20' but upto 40'		Containers length above 40'	
	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
	US \$	₹	US \$	₹	US \$	₹
(a). Quayside Gantry Crane	21.38	558	32.06	837	42.75	1116
(b). Rubber Tyred Yard Gantry Crane/ Reach Stacker/ Top Lift Truck (TLT)	5.63	147	8.44	220	11.25	294
(c). Trailer	16.31	426	24.48	639	32.63	852

(2) Composite box rate for on board shifting operations of containers.

Description	Foreign (in ₹)						Coastal (in ₹)					
	20'		40'		Above 40'		20'		40'		Above 40'	
	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty	Loaded	Empty
Gantry Crane	1375	1375	2358	2358	2358	2358	825	825	1415	1415	1415	1415
Ship Crane	653	653	653	653	653	653	392	392	392	392	392	392

(3) Charges for miscellaneous handling by Quayside Gantry Cranes:

(a)	For opening hatch cover / pontoon and placing it -	Foreign	Coastal
	(i) by placing it on the quay (full cycle)	US \$ 85.5	₹2233
	(ii) without placing it on the quay	US \$ 42.75	₹1116
(b)	For discharging/loading packages, units vehicles and / or any other material except containers individually weighing 20 Tonnes and above per operation/move.	US \$ 171	₹4465
(c)	For discharging/loading packages, units vehicles and / or any other material except containers individually weighing less than 20 Tonnes per operation/move.	US \$ 85.5	₹2233

**5. Licence (storage) fees on containers:**

Sr. No.	Place of Storage	Rate per day or Part thereof		
		Container having length upto 20'	Container having length over 20' but upto 40'	Container having length above 40'
1	Loaded/Empty container landed and stored or brought for export and stored inside the Terminal	U.S \$ 2.81	U.S. \$ 5.62	U.S \$ 8.44
2	Empty Container stored inside the Terminal	U.S \$ 0.56	U.S \$ 1.13	U.S \$ 1.69

- (a). In case of import containers above charges are leviable two days after the date following the date of completion of vessel's import operations.
- (b). In case of export containers above charges are leviable two days after the date of bringing in of fully loaded container till the date prior to the date of shipment (i.e. excluding

the date of shipment, including gate in date)/the date of removal in case of Empty Container.

- (c). In case of transshipment containers above charges are leviable thirteen days after the date following the completion of vessels import operation till the date prior to the date of shipment (i.e. excluding the date of shipment)
- (d). In case a container is not removed/shipped within 10 days from the date following the date of completion of import operations in case of import or from the date of receipt in case of export, the Licence (storage) Fees will be levied at double the rate prescribed at 5.1 above from 11<sup>th</sup> day.
- (e). Demurrage charge on both cargo and container shall not accrue for the period when ICTPL is not in a position to deliver cargo/container when requested by the users.
- (f). The storage charge shall not accrue for the period during which the ICTPL is not in a position to deliver/shift the containers when requested by the users.

**Notes:**

- (1) Import loaded containers removed out of terminal area for destuffing shall be charged license (storage) fees 2 days after the date following the date of completion of vessel's import operations till the date of removal including the date of removal. Similarly, export loaded/empty containers received from the areas other than the terminal premises shall be charged license (storage) fees two days from the date of receipt till the day prior to the date of shipment (i.e. excluding the date of shipment).
- (2) If a container has already been charged license (storage) fees on a particular day under Section 5 above, the same unit will not be charged once again on the same day even if it is moved between the areas referred to above.
- (3) The charges on a container shall be levied irrespective of whether the container is stored on chassis or on ground or stacked high.
- (4) License (storage) fees on Containers brought under Shipping Bill for export shall be charged in terms of provisions of Section 5 above from the date of receipt of the container in the port premises.
- (5) The combined Transport Operators/Masters, Owners or Agents of vessels shall remove the containers to the respective site/yard/de-stuffing point, within a period of 4 calendar days following the date of the vessels completion of import operation. If the combined Transport Operators/Masters, Owners or Agents of vessels fail to remove such containers to the nominated areas within the prescribed period of 4 calendar days, ICTPL shall have the authority to remove such containers to the nominated areas at the risk and cost of combined Transport Operators/Masters, Owners or Agents of vessels. Removal charges as notified from time to time will be levied on such containers.
- (6). Container stuffed in the terminal premises/container received in terminal duly stuffed in the areas other than terminal premises and removed for shipment through Ports / terminal other than ICTPL shall be charged License fees as per section 5 above from the day following the date of stuffing/from the date of receipt till the date of removal of container. In the case of containers stuffed in the terminal premises/containers received duly stuffed in the areas other than terminal premises and removed to town shall be charged License fees of US\$ 2.81 (Coastal – ₹122.40) for a container having length up to 20 feet, US\$ 5.63 (Coastal – ₹244.80) for a container having length above 20 feet but up to 40 feet and US\$ 8.44 (Coastal – ₹367.20) for a container having length above 40 feet per day or part thereof from the day following the date of stuffing/from the date of receipt till

the date of removal of the containers. The cargo inside the container shall be charged demurrage at the rate of ₹563/- per TEU per day or part thereof for the period of its stay in the terminal. [No separate wharfage shall be recovered either on such container or on cargo inside the container].

(7). Storage charges on abandoned FCL containers/Shipper owned containers shall be levied up to the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container whichever is earlier subject to the following conditions.

- (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
- (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
  - (a). the line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the terminal premises; and
  - (b). the line shall pay all terminal charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- (iii). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and de-stuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge of container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for de-stuffing the cargo.
- (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Customs orders release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the terminal premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

(8). The container other than 'shipper owned container' shall be removed from the regular storage area and moved to Sales Warehouse/Overflow Sheds by ICTPL at the cost and responsibility of the Main Line Operators (MLOs) and thereafter, the container can be de-stuffed before the empty containers are removed from the terminal premises by the MLOs.

#### **6. Charges payable for reefer points:**

- (1). For every reefer plug point allotted, a charge of US\$ 7.31 (coastal – ₹318/-) per container per Unit of 4 hours or part thereof will be levied.
- (2). Reefer points will be allotted on per container/per point basis.
- (3). The combined Transport Operators/Masters, Owners or Agents of vessels shall provide their own cables from the sources of supply (plug points provided for the purpose) to the Reefer Container and shall employ their own qualified staff to connect the reefer container to this supply and attend on it when in use.
- (4). ICTPL reserves the right to supply power to reefer containers and shall not be responsible for any loss whatsoever that the combined Transport Operators/Masters, Owners or Agents of vessels may incur in the event of the:
  - (a). failure of electric supply due to reasons beyond the control of the ICTPL,

- (b). ICTPL's inability to supply power in time, and
- (c). disconnect the supply without assigning any reason, should this become necessary for smooth operation in the Terminal

**7. Charges in respect of labour supplied for stuffing or destuffing of cargo containers:**

		<b>Per Container</b>	
		<b>Foreign</b>	<b>Coastal</b>
(i) container having length upto 20'		US \$ 32.06	₹1395/-
(ii) container having length over 20' but upto 40'		US \$ 64.13	₹2791/-
(iii) Container having length above 40'		US \$ 96.18	₹4186/-

**GENERAL NOTES:**

- (i) Mafis and imported chassis shall be treated on par with containers of equal sizes for levy of all charges under this Section and if the same are taken back on board the vessel from which they have been discharged, no charges shall be levied.
- (ii) Transshipment and same bottom containers shall be treated on par with import containers for levy of license fees for storage.

\*\*\*\*\*